

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Komparace veřejné dopravní obslužnosti ve vybraných městech

Comparasion of the Public Transport Services in Selected Towns

Student:

Bc. Pavla Palkovská

Vedoucí diplomové práce:

Ing. David Lenert, Ph.D., MBA

Ostrava 2015

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Pavla Palkovská**
Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202T055 Veřejná ekonomika a správa
Téma: Komparace veřejné dopravní obslužnosti ve vybraných městech
Comparison of the Public Transport Services in Selected Towns

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Zajišťování veřejné dopravy
3. Analýza dopravní obslužnosti ve vybraných městech
4. Zhodnocení, návrhy a doporučení
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

KUBÁT, Bohumil. *Městská a příměstská kolejová doprava*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. 352 s. ISBN 978-80-7357-539-7.

PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2011. 587 s. ISBN 978-80-7357-614-1.

REKTOŘÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

ŽEMLIČKA, Zdeněk et al. *Doprava a přeprava – 2. díl*. Praha: Nadatur, 2010. 207 s. ISBN 978-80-7270-036-3.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. David Lenert, Ph.D., MBA**

Datum zadání: 21.11.2014

Datum odevzdání: 25.04.2015

doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma *Komparace veřejné dopravní obslužnosti ve vybraných městech* vypracovala pod vedením vedoucího diplomové práce samostatně za použití v práci uvedených pramenů a literatury. Dále prohlašuji, že tato diplomová práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Datum: 25. dubna 2015


.....

Bc. Pavla Palkovská

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Zajišťování veřejné dopravy	4
2.1	Definice dopravy	4
2.2	Historický vývoj dopravy	5
2.3	Organizační struktura dopravy v ČR.....	6
2.4	Dopravní politika	6
2.4.1	Dopravní politika Evropské unie.....	8
2.4.2	Dopravní politika na období 2005-2013 a 2014-2020	9
2.5	Výkon státní správy	10
2.5.1	Doprava a samospráva	11
2.6	Dopravní infrastruktura	13
2.7	Financování veřejné dopravy.....	14
2.8	Dopravní podnik	18
2.8.1	Financování dopravních podniků	19
2.9	Městská hromadná doprava	19
2.9.1	Dopravní prostředky MHD	20
2.10	Integrovaný dopravní systém (IDS)	21
3	Analýza dopravní obslužnosti ve vybraných městech	23
3.1	Praha	23
3.1.1	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.....	23

3.1.2	Hospodaření dopravního podniku hlavního města Praha, a. s.	24
3.2	Brno	26
3.2.1	Dopravní podnik města Brna, a.s.	26
3.2.2	Hospodaření Dopravního podniku města Brna, a.s.	27
3.3	Olomouc	29
3.3.1	Dopravní podnik města Olomouce, a. s.	29
3.3.2	Hospodaření dopravního podniku Olomouc, a.s.	29
3.4	České Budějovice	32
3.4.1	Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.	32
3.4.2	Hospodaření Dopravního podniku města České Budějovice, a.s.	32
3.5	Ostrava	34
3.5.1	Dopravní podnik města Ostravy, a. s.	35
3.5.2	Hospodaření dopravního podniku Ostrava, a.s.	35
3.6	Hradec Králové	37
3.6.1	Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s.	37
3.6.2	Hospodaření Dopravního podniku Hradec Králové, a. s.	38
3.7	Plzeň	40
3.7.1	Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.	40
3.7.2	Hospodaření Městského dopravního podniku Plzeň, a.s.	41
3.8	Ústí nad Labem	43
3.8.1	Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s.	43
3.8.2	Hospodaření dopravního podniku Ústí nad Labem, a.s.	43

3.9	Opava.....	45
3.9.1	Městský dopravní podnik Opava, a. s.	46
3.9.2	Hospodaření Městského dopravního podniku Opava, a.s.	46
3.10	Karlovy Vary	48
3.10.1	Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s.	48
3.10.2	Hospodaření dopravního podniku Karlovy Vary a.s.....	49
3.11	Jihlava.....	50
3.11.1	Dopravní podnik města Jihlavy, a. s.	51
3.11.2	.Hospodaření dopravního podniku města Jihlavy a.s.	51
3.12	Liberec.....	53
3.12.1	Dopravní podnik města Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.....	54
3.12.2	Hospodaření Dopravního podniku Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.....	54
3.13	Zlín.....	56
3.13.1	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.	57
3.13.2	Hospodaření Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice, s.r.o.	57
3.14	Pardubice	59
3.14.1	Dopravní podnik města Pardubic a. s.	59
3.14.2	Hospodaření Dopravního podniku města Pardubice a.s.....	60
4	Zhodnocení, návrhy a doporučení.....	62
4.1	Provozní kritéria	62
4.1.1	Hustota dopravní sítě.....	63
4.1.2	Provozní délka linek.....	64

4.2	Výkonová kritéria	66
4.2.1	Ujeté vozové a místové km	66
4.2.2	Přepravené osoby	67
4.2.3	Produktivita řidičů.....	68
4.3	Ekonomická kritéria	69
4.3.1	Kompenzace za veřejné služby	70
4.3.2	Tržby z MHD	72
4.3.3	Tarifry jízdného	72
4.3.4	Náklady dopravních podniků	74
4.3.5	Stáří vozového parku.....	76
4.4	Celkové zhodnocení ukazatelů	76
4.5	Návrhy a doporučení	79
5	Závěr	80
	Seznam použité literatury	82
	Seznam zkratk	87
	Prohlášení o využití výsledků diplomové práce	
	Seznam tabulek	
	Seznam obrázků	
	Seznam příloh	
	Přílohy	

1 Úvod

Doprava je v současnosti samozřejmou a neoddělitelnou součástí společnosti. Zahrnuje přepravu zboží, surovin, informací a samozřejmě lidí. Cestujeme z mnoha důvodů: do práce, do školy, na nákupy, k příbuzným, za zábavou, na dovolenou. Proto má doprava velmi důležitý ekonomický a společenský význam. Ve všech větších městech a aglomeracích má poměrně dlouhou tradici hromadná přeprava osob (městská hromadná doprava – MHD). Vznikla z absolutní nutnosti přepravy lidí do práce a do škol, protože možnosti individuální přepravy vlastními dopravními prostředky byly silně omezené zejména z ekonomických důvodů - cenou automobilů. Ta se ovšem s rostoucí kupní silou obyvatel postupně velmi přiblížila jejich finančním možnostem, takže dnes automobily vlastní a využívá je k cestě do zaměstnání a dalším účelům dopravy podstatně více obyvatel než dříve. Proto taky došlo k určitému poklesu počtu osob přepravovaných MHD. Doprava vlastním prostředkem je určitě také komfortnější a nezávislejší, nicméně ekologické a samozřejmě stále také ekonomické důvody hrají v této formě dopravy důležitou roli, takže MHD má v naší republice stále nezastupitelnou pozici.

Tato diplomová práce se zabývá zajišťováním městské hromadné dopravy v krajských městech. Městská hromadná doprava je systém hromadných dopravních prostředků (autobusů, tramvají, trolejbusů, ve velkoměstech ještě často i metra), které zajišťují přepravu osob. Má velmi důležitý význam pro samotné město i pro makroekonomiku. Pokud města zajišťují dopravu i do sousedních obcí, mluvíme o integrovaném dopravním systému. správné a efektivní nastavení je pro život města naprostou nezbytností.

Cílem diplomové práce je provedení srovnávací analýzy ukazatelů v hospodaření vybraných čtrnácti podniků MHD. K naplnění cíle diplomové práce budou zvolena kritéria pro výběr sledovaných podniků, která budou stanovena tak, aby byla v souladu s hypotézami. Práce bude vycházet z hlavní hypotézy, že **větší města poskytují větší kompenzaci na MHD**. Hlavní hypotéza byla rozdělena do pěti dílčích částí:

- 1. část hypotézy - větší města poskytují větší kompenzaci na *celkovou kompenzaci k daňovým příjmům*.
- 2. část hypotézy - větší města poskytují větší kompenzaci na *jednoho obyvatele města*.

- 3. část hypotézy - větší města poskytují větší kompenzaci na *jeden vozový km.*
- 4. část hypotézy - větší města poskytují větší kompenzaci na *jeden ujetý místový km.*
- 5. část hypotézy - větší města poskytují větší kompenzaci na *jednu přepravenou osobu.*

Dopravní obslužnost závisí na dopravní politice, která vyžaduje koordinaci státu, krajů a jednotlivých obcí. Základními principy dopravní politiky jsou efektivní vynakládání určených finančních prostředků, praktická cenová politika a dostatečná dopravní obslužnost.

K nalezení a objasnění poznatků a dosažení námi vytyčeného cíle jsou použity tři metody: srovnání, analýza a syntéza. První metodou srovnávání jsou zjišťovány rozdílné a shodné stránky u námi vybraných dopravních podniků. Práce porovnává provozní kritéria – hustotu dopravní sítě a provozní délku linek, výkonová kritéria – ujeté vozové a místové kilometry, přepravené osoby apod. a jako poslední ekonomická kritéria – kompenzace za veřejné služby, tržby z MHD atd. Pomocí analýzy je zajišťována závislost nákladů na počtu obyvatel, cestujících apod.

Diplomová práce se skládá z pěti kapitol. První tvoří úvod, další tři jsou zpracováním vlastním práce, pátou kapitolou je závěr. První kapitola seznamuje čtenáře se základními pojmy, které se týkají veřejné dopravy, dopravní politikou a financováním veřejné dopravy. Druhá kapitola se věnuje čtrnácti dopravním podnikům, které zajišťují MHD v krajských městech Praha, Brno, Olomouc, České Budějovice, Ostrava, Hradec Králové, Plzeň, Ústí nad Labem, Opava, Karlovy Vary, Jihlava, Liberec, Zlín, Pardubice. Každý z podniků je postupně charakterizován a je provedena analýza hospodaření. Čtvrtá kapitola tvoří stěžejní část diplomové práce. Na úvod jsou představena kritéria, která byla zvolena pro vzájemné srovnání vybraných dopravních podniků. Následuje komparace analyzovaných dat a zhodnocení ekonomiky, která zajišťuje MHD dopravními podniky v krajských městech. K vyhodnocení ukazatelů jsou využity informace z výročních zpráv jednotlivých podniků a výroční zprávy sdružení podniků.

Závěr shrnuje získané poznatky a údaje a porovnává je s úvodními hypotézami.

Informace k výzkumu jsou čerpány z platné legislativy, odborné literatury, výročních zpráv a internetových zdrojů, zejména z oficiálních internetových stránek jednotlivých dopravních podniků, Českého statistického úřadu a Ministerstva dopravy České republiky.

2 Zajišťování veřejné dopravy

Veřejná hromadná doprava je zajišťována veřejným sektorem na neziskovém principu. Můžeme ji také nazývat veřejným statkem, i když svým charakterem neodpovídá nerivalitnímu statku. Nerivalitní statek znamená, že všichni potenciální spotřebitelé spotřebovávají tento statek společně a spotřeba jednoho spotřebitele nesnižuje spotřebu dalšího spotřebitele. Tato spotřeba u hromadné dopravy je nerivalitní pouze do doby, než je naplněna kapacita dopravního prostředku. Avšak aby byl statek veřejným statkem, je potřeba, aby nemohl být nevylučitelný ze spotřeby. Statek, který je nevylučitelný ze spotřeby, proto musí být financován z veřejných rozpočtů, na rozdíl od soukromých.¹

2.1 Definice dopravy

Doprava je záměrné a organizované přemísťování osob a věcí uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách. Dělí se na dopravu osob, nákladů a také zpráv. Podle zákona č. 183/2006 Sb. se dopravní infrastrukturou rozumí pozemky, stavby a s nimi související zařízení např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť. Doprava je činnost, která v území slouží k propojení všech funkčních složek území. Odehrává se pomocí dopravní infrastruktury. U významnější dopravní infrastruktury se užívají pojmy „dopravní plocha“ a „dopravní koridor“ a mají mezi funkčními plochami své samostatné vymezení.

Doprava je prakticky stejně stará jako lidstvo. Vyvíjela se od primitivní přepravy nákladů až po současnou komfortní a rychlou přepravu osob a nákladů. Doprava sama o sobě nic nevyrábí, naopak energii spotřebovává. Lidstvo již řadu století závisí na její dokonalé funkci, je podmínkou existence a rozvoje společnosti a také úrovně a kvality životního standardu. Výkonnost a rychlost dopravy, její spotřeba energie a vliv na životní prostředí bezprostředně působí na rozvoj společnosti a na udržitelném rozvoji území.²

Doprava má strategický význam v ekonomické, politické, kulturní a také bezpečnostní oblasti. Z pohledu teorie statků se z čistě tržního statku řadí mezi statky smíšené. Specifikem ekonomiky v dopravě jsou regulační opatření. Ta probíhají v následujících oblastech:

¹ HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 5. vyd. Praha: C. H. Beck. 2011, 696 s. ISBN 978-80-7400-006-5.

² ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *ÚÚR: Principy a pravidla územního plánování* [online]. ÚÚR [22. 2 2015]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>

- **Pravidla dopravy** – stát, či mezinárodní organizace nastavuje legislativním procesem pravidla dopravy (např. pravidla silničního provozu).
- **Ochrana hospodářské soutěže** – v některé oblasti dopravy probíhá silný konkurenční boj (např. meziměstská autobusová doprava), na který stát dohlíží.
- **Ochrana životního prostředí** – stanovení emisních limitů vozidel.
- **Schvalování výstavby vybraných zařízení dopravní infrastruktury** – územní plánování.³

Do dopravy se patří také **dopravní obslužnost**, která je definována v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů takto: „*Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu*“.⁴

2.2 Historický vývoj dopravy

Doprava se podílela na růstu společnosti. Technický pokrok při výrobě dopravních prostředků umožňuje sledovat vyspělost různých výrobních odvětví v rozdílných obdobích. Až do konce 18. století neexistovaly žádné formy motorizované dopravy. Hlavním pohonem pro dopravu na souši byla tažná síla zvířat, na vodě byla využita síla větru. Většina dopravních vztahů probíhala pouze na lokální úrovni, mezinárodní obchod byl nepatrný, jednalo se jen o luxusní zboží (např. koření a šperky).

V období středověku rostl význam obchodu a námořní plavby. Hlavním obchodním artiklem byly drahé kovy a koření. V 17. století přecházelo vůdčí postavení v námořním obchodě do rukou Angličan, Nizozemců a Francouzů.

³ REKTOŘÍK, Jaroslav a kol., *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. 2012, ISBN 978-80-86929-29-3, str. 107

⁴ Zákon č. 194/2010 Sb., ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, částka 65, s. 2210. Dostupný také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?page=0&idBiblio=71223&recShow=1&nr=194~2F2010&rpp=10#parCnt>

Největší revoluci v dopravě přinesl objev parního stroje v druhé polovině 18. století. V průběhu 19. století se prosadil skoro ve všech oblastech průmyslu i dopravy. Pevninskou dopravu ovládla železnice, která zatlačila do pozadí ostatní formy pevninské dopravy a zkrátila cestovní časy.

Po I. světové válce se silniční a letecká doprava stávají významnými konkurenty pro železnice, hlavně v USA, později i v Evropě. Po II. světové válce přišel velký rozvoj letecké dopravy.

Trendy, které lze v dopravě očekávat, jsou zvyšování celkového počtu dopravních prostředků a hustoty dopravních sítí, unifikace dopravních cest. Nezbytností se stalo také hledání environmentálně šetrných forem dopravy, což si vyžádalo postupnou renesanci železniční dopravy a vývoj nových pohonů pro silniční dopravu.⁵

2.3 Organizační struktura dopravy v ČR

Ministerstvo dopravy ČR je ústředním orgánem státní správy, který se zabývá záležitostmi souvisejícími s dopravou. V čele ministerstva stojí ministr, který je na návrh předsedy vlády jmenován prezidentem republiky. Ministerstvo dopravy odpovídá především za tvorbu státní dopravní politiky.⁶

2.4 Dopravní politika

Dopravní politika je vrcholný strategický dokument Vlády ČR pro sektor dopravy. Ministerstvo dopravy je institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument ověřuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Dopravní politika určuje odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření, také způsob financování je rovněž navržen jen rámcově a je rozpracován v návazných strategických dokumentech. Dopravní politika prohlašuje to, co stát a v oblasti dopravy musí učinit (mezinárodní vazby, smlouvy) a taky co učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, životní prostředí, veřejné zdraví) a učinit může (finanční a prostorové aspekty). Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů zabývá především, jsou harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,

⁵ ADAMEC, Vladimír a kol. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vyd. Praha, 2008. 160 s, ISBN 978-80-247-2156-9, str. 10-11

⁶ ŽEMLIČKA, Zdeněk a kol. *Doprava a přeprava*. 2. díl. 1. vyd. Praha, 1999. 234 s. ISBN 80-7079-659-6., str. 10

zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, rozvoj transevropské dopravní sítě, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu, využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů, snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.^{7,8} Cílem dopravní politiky je z ekonomického hlediska zajistit fungování a rozvoj dopravy jako ekonomicky efektivního systému.⁹

Dopravní politika by měla cílevědomě ovlivňovat dopravní soustavu, tak aby byly optimálním způsobem uspokojovány potřeby přemístění. Dále musí vycházet ze specifík dopravy, postavení dopravy ve společnosti, musí také respektovat historický vývoj a geografické podmínky.¹⁰

K hlavním úkolům patří zajištění kvalitní dopravy, která je zaměřena na její ekonomické, sociální a ekologické dopady, dále ovlivnění dělby přepravní práce ve prospěch takových druhů dopravy, které jsou šetrnější k okolnímu prostředí, a zajištění optimálního vývoje v oblasti obnovy, údržby, správy, bezpečnosti dopravy a dopravní infrastruktury.¹¹

⁷ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. MDČR [07. 03. 2015]. Dostupné z: <http://database-strategie.cz/cz/md/strategie/dopravni-politika-cr-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem-do-roku-2050>

⁸ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Dopravní politika ČR pro období 2011 – 2020 s výhledem do roku 2050* [online]. MDČR [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/05F0E9E7-D76B-4A36-84AE-E56710F3D881/0/DP.pdf>

⁹ ZURYNEK, Josef a kol. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. Praha: ASPI, a .s.,2008. 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5. str. 35

¹⁰ ŽEMLIČKA, Zdeněk a Vladimír LUKŠŮ. *Dopravní politika*. 1. vyd. Praha, 1999. 234 s. ISBN 80-7079-659-6. str. 75

¹¹ HALÁSEK Dušan a Lenka ZEŽULKOVÁ. *Veřejná politika*. 1. vyd. Ostrava, 2004. 115 s. ISBN 80-248-0711-4. str. 102

Subjekty dopravní politiky

- Orgány Evropské unie, které tvoří: Rada EU, Evropská komise a Evropský parlament.
- Ministerstva (Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo pro místní rozvoj, Státní fond dopravní infrastruktury a Ministerstvo informatiky).
- Kraje a obce
- Subjekty soukromého sektoru.¹²

2.4.1 Dopravní politika Evropské unie

Česká republika vstoupila 1. 5. 2004 do Evropské unie a tímto dnem v ní začala platit stejná nařízení a směrnice jako v ostatních členských státech EU. Hlavním cílem dopravní politiky EU je, aby doprava byla konkurenceschopná, bezpečná a k životnímu prostředí šetrná a aby zajistila mobilitu obyvatel plně v souladu s revidovanou strategií udržitelného rozvoje a s revidovanou lisabonskou agendou pro pracovní příležitosti a růst.¹³

Dopravní politika patří mezi společné politiky .

Důvody, proč patří mezi společné politiky:

- **Ekonomická integrace** a její postup rozšiřuje obchod mezi zeměmi, který si vyžaduje její spolehlivé fungování. Tento sektor je klíčovým odvětvím, což je potvrzováno i tím, že jeho příspěvek jde do hrubého domácího produktu.
- **Doprava, která napomáhá k volnému pohybu osob a zboží**, což je předpoklad jednotného vnitřního trhu. Je proto potřeba vytvořit takové konkurenční podmínky, aby se náklady na dopravu nestaly bariérou obchodu.
- **Dopravní sektor** pohlcuje 40% veřejných investic v zemích patřících do EU. Jeho fungování ovlivňuje mnoho dalších sfér a hospodářských činností. Nejvíce citelné jsou dopady na regionální rozvoj, životní prostředí, na utváření krajiny, spotřebu energie aj.

¹² HALÁSEK Dušan a Lenka ZEŽULKOVÁ. *Veřejná politika*. 1. vyd. Ostrava, 2004. 115 s. ISBN 80-248-0711-4. str. 102

¹³ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013*. [online]. MDCR [02. 01. 2015]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf

Má-li být vnitřní trh funkční, vyžaduje integraci mezi zeměmi. Dále také musí mít formulovaná společenská pravidla a jistou harmonizaci předpisů. Sektor se skládá z několika oborů: silniční dopravy, železnic, letecké a námořní dopravy, vodních cest.¹⁴

2.4.2 Dopravní politika na období 2005-2013 a 2014-2020

Dopravní politika EU je jedním ze základních východisek pro tvorbu dopravní politiky ČR. Dopravní politika ČR je základní koncepční dokument, který stanovuje hlavní směry vývoje sektoru dopravy ve střednědobém horizontu. Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 byla schválena na jednání vlády ČR dne 12. června 2013 a navazuje na předchozí dopravní politiku ČR pro léta 2005-2013. Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor dopravy. Ministerstvo dopravy je také institucí odpovědnou za její implementaci. Hlavním cílem nové dopravní politiky na léta 2014-2020 je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy. Dalším cílem je princip hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy, dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Důležitou roli hrají uživatelé, provoz a bezpečnost dopravy, zdroje pro dopravu, dopravní infrastruktura, snižování dopadů na zdraví a životní prostředí, moderní technologie, výzkum vývoj a inovace, sociální otázky, zaměstnanost, vzdělání a další dlouhodobé vize.

Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 vymezila pro existenci osobní hromadné dopravy jako hlavní důvody sociální rozměr, jako je zajištění základní dopravní obslužnosti do škol, úřadů, zaměstnání apod. Zaměřila se také na nedostatečnou kapacitu silniční infrastruktury a ekologický rozměr. Mezi cíle politiky v oblasti veřejné hromadné dopravy patřila podpora veřejné dopravy před individuální, podporování zavádění IDS, vytvoření kvalitního informačního systému, podpora konkurenčního prostředí ve veřejné dopravě a stanovení metodiky pro zajišťování dopravní obslužnosti.

Dopravní politika si v oblasti MHD navíc klade 3 cíle:

- obnovu zastaralého vozového parku a tím zatraktivnění veřejné dopravy,
- zamezení snižování výdajů z veřejného rozpočtu do dopravní obslužnosti, neboť i malé snížení výdajů může vést k velkému snížení funkčnosti systému,

¹⁴ HALÁSEK Dušan a Lenka ZEŽULKOVÁ. *Veřejná politika*. 1. vyd. Ostrava, 2004. 115 s. ISBN 80-248-0711-4. str. 76

- vylepšení propojení dopravních systémů, aby fungovaly, jako systém propojující všechny druhy dopravy v celém území regionu společně s větším propojením mezi kraji.^{15,16}

2.5 Výkon státní správy

Státní správu ve věcech pozemních komunikací vykonávají silniční správní úřady a speciální stavební úřady v následujícím rozsahu:

Ministerstvo dopravy

- rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice a silnice I. třídy a o změnách těchto kategorií,
- rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice I. třídy po dohodě s Ministerstvem obrany,
- vykonává působnost silničního správního úřadu, speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic a rychlostních silnic,
- povoluje zvláštní užívání silnic formou přepravy (zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání jejich vozidel),
- rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutí orgánu kraje v přenesené působnosti a další.

Krajský úřad

- rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie II. a III. třídy a také o změnách kategorií,
- rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany správní a dopravy,

¹⁵ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013*. [online]. MDČR [02. 01. 2015]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf

¹⁶ MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. MDČR [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/05F0E9E7-D76B-4A36-84AE-E56710F3D881/0/DP.pdf>

- vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech I. třídy,
- povoluje zvláštní užívání silnic I., II., III. třídy formou přepravy (těžkých nebo rozměrných předmět) a další.

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností

- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikacích, veřejně přístupných účelových komunikací, působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy,
- zabývají se projednáváním správních deliktů ve věcech dálnic a silnic,
- uplatňují stanovisko k územním a regulačním plánům, závazné stanovisko v územním řízení.

Obce v přenesené působnosti

- rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie,
- rozhodují o zrušení místní komunikace,
- vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a dále ve veřejně přístupných účelových komunikací,
- projednávají správní delikty ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací.¹⁷

2.5.1 Doprava a samospráva

Základními územními samosprávnými celky jsou **obce**, které jsou součástí vyšších územních samosprávných celků, kterými jsou **kraje**.

¹⁷ ŽEMLIČKA, Zdeněk a kol. *Doprava a přeprava*, 2. díl. Praha: Nadatur spol. s.r.o., 2010. 207 s. ISBN 978-807270-0363-3. str. 54-55

Samostatná působnost obce je v zákoně vymezena pozitivně a negativně. Do **pozitivní** patří záležitosti, které jsou v zájmu obce, občanů obce a které jí svěří zákon, a **negativně**, pokud záležitosti nejsou zákonem svěřeny krajům nebo pokud nejde o přenesenou působnost orgánů obce apod. Do samostatné působnosti patří také vytváření podmínek pro rozvoj dopravy a spojů.

Přenesenou působnost zákon definuje jako působnost ve věcech, které stanoví zvláštní zákony.

Samostatná a přenesená působnost v dopravě

Výkon samostatné a přenesené působnosti v oblasti dopravy zajišťují obce a kraje podle individuálního přístupu. Buď komplexně specializovanými odbory dopravy silničního hospodářství a dopravně-správních agend, nebo partikulárně jednak jmenovanými odbory dopravy, jednak odbory územního plánování, majetku a investic, odbory vnitřních věcí, také matričními úřady apod. V mnoha případech dochází k prolínání úkonů státní správy a samosprávy v rámci jednoho úřadu.

V oblasti **přenesené působnosti** při výkonu státní správy, jako jsou odbory dopravy, silničního hospodářství, dopravně-správní agendy vykonávají své pravomoci, jako silniční správní úřady, speciální stavební úřady ve věcech silnic, místních komunikací, veřejně přístupných účelových komunikací, dopravní úřady, nebo obecně úřady obcí (resp. krajské úřady).

V oblasti **samostatné působnosti** je územně samosprávnými celky zajišťována územně plánovací, strategická a investiční činnost v oblasti staveb silnic II. a III. třídy v případě krajů a místních komunikací, případně veřejně přístupných účelových komunikací v případě obcí. Při přípravě a zajišťování těchto činností dochází ke spolupráci dvou nebo více odborů, minimálně odboru územního plánování a odboru dopravy a silničního hospodářství.

Odbory dopravy, silničního hospodářství a dopravně-správních agend pak zajišťují přípravu a také výkon samostatné působnosti v oblasti **prevence bezpečnosti silničního provozu** (BESIP) a v oblasti zajištění **dopravní obslužnosti kraje**. Obecně platí pro výkon samostatné působnosti, že obecní a krajské úřady zajišťují úkoly spojené s jejím výkonem v rozsahu

stanoveném organizačním řádem a plní úkoly, které jim rada nebo zastupitelstvo uloží v oblasti samostatné působnosti.¹⁸

2.6 Dopravní infrastruktura

Doprava je především službou. Dopravní infrastruktura je integrální součástí územního plánování. Musí být v souladu s cíli územního plánování a také v rámci technických možností musí být v souladu s principy udržitelného rozvoje území. Nároky na uspořádání dopravní infrastruktury mohou být a obvykle také bývají protichůdné. Má mít komplexní kvalitu, tedy poskytovat maximální výkon, rychlost, pohodlí, ale při minimálních nárocích na energii a prostor a bez negativního vlivu na životní prostředí. Mezi veřejnou infrastrukturou má dopravní infrastruktura (tj. dopravní cesty, dopravní zařízení a dopravní prostředky) významnou roli. Má značné nároky prostorové i investiční. Územní plánování řeší jednak uspokojování poptávky po dopravě, nebo případně konflikt v území s ochranou přírody a životním prostředím. Pozemní komunikace vykazují relativně největší volnost v uspořádání, v začlenění do krajiny, do území, do osídlení, proto je možné je vhodně formovat v zájmu optimálního využití území, a to i pro ochranu životního prostředí (jak u novostaveb, tak i při rekonstrukcích), pochopitelně při respektování stanovených parametrů pro příslušnou kategorii v rámci státních norem a technických předpisů. Toho však lze obtížně či jen s výjimkami dosáhnout v historických jádrech měst, kde je dopravní prostor dán svými historickými danostmi.

Dopravní infrastrukturu je nutno hodnotit ze dvou hledisek. První hledisko je její vedení ve volné krajině, druhé hledisko je vedení v zastavěném území obcí a měst. Dopravní infrastruktura musí zajistit bezpečnost všech účastníků dopravy a také se podílet aktivně na tvorbě a ochraně krajiny a veřejných prostor, být službou pro rozvoj území, rozrůstání a nadměrný zábor nezastavěného území, minimalizovat, až téměř zcela odstranit negativní dopady dopravy. Musí také zabezpečit všechny nároky na přepravu a dokonale obsluhovat území. Podmínkou pro naplňování vyjmenovaných zásad je existence srozumitelných a jednoznačných legislativních podkladů, které zaručí jejich aplikaci,

¹⁸ ŽEMLIČKA, Zdeněk a kol. *Doprava a přeprava*, 2. díl. Praha: Nadatur spol. s.r.o., 2010. 207 s. ISBN 978-807270-0363-3. str. 46-47

a konstruktivní a cílevědomá spolupráce příslušných orgánů a organizací od nejvyšších až po místní, které budou vytčené principy ctít a prosazovat.¹⁹

Dopravní infrastrukturu lze definovat v souvislosti s problematikou výstavby jako soubor dopravních sítí a vybavení.

Dopravní síť patří mezi sítě pozemních komunikací, zařízení potrubní pošty, letišť, železnic, vodních cest a kosmodromů.²⁰

Dopravní infrastrukturu v ČR můžeme rozdělit dle vlastnictví podle subjektů veřejného sektoru, kde nejčastějším vlastníkem dopravní infrastruktury v České republice je stát, který má ve vlastnictví dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy, železniční dopravní cesty, vodní cesty a mezinárodní letiště. Vlastníky silnic II. a III. třídy jsou kraje. Místní komunikace jsou ve vlastnictví obcí. O soukromý sektor jde např. v případě účelové komunikace sloužící vlastníku pozemku, potrubí potrubní pošty atd.²¹

2.7 Financování veřejné dopravy

Strategické dokumenty vytvářející základní koncepční materiál pro střednědobý výhled musí jasně specifikovat cíle v oblasti linkového vedení, doby taktu a potřeby dosažení konkrétních uzlů jako uzlových bodů integrálního taktového jízdního řádu. Zejména v železniční dopravě stav dopravní infrastruktury přímo ovlivňuje možná řešení obsluhy území a kvalita dopravní obsluhy. Je zřejmé, že přepravní požadavky se v čase mění, a tudíž by objednatelé veřejné dopravy měli soustavně sledovat, zda nedošlo ke změnám podmínek, za kterých byly strategické a realizační plány schváleny. Za proměnlivých podmínek je potřeba systém veřejné dopravy optimalizovat. Kritéria sledovaná při optimalizaci se zaměřují především na minimalizaci časové náročnosti všech cest, které jsou realizované v systému formou redukce síťově podmíněných čekacích dob a formou cílených úprav dopravní infrastruktury. Souvisejícími optimalizačními kritérii jsou i vývoj

¹⁹ ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *ÚÚR: Principy a pravidla územního plánování* [online]. ÚÚR [22. 2 2015]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>

²⁰ REKTOŘÍK, Jaroslav a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-29-3. str. 105

²¹ REKTOŘÍK, Jaroslav a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-29-3. str. 125

dělby přepravní práce veřejné dopravy, a to ve vztahu k ukazateli rentability (tj. průměrné výši kompenzačních plateb vztažených na jednoho přepraveného cestujícího).²²

Financování veřejné dopravy je rozděleno do **čtyř částí**, které musí být vzájemně provázány a společně tvořit ucelený systém. Jedná se o následující složky:

- I. provozní kompenzace pro oblast veřejné dopravy,
- II. investiční financování obnovy vozidel veřejné osobní dopravy,
- III. provozní financování údržby infrastruktury pro veřejnou dopravu,
- IV. investiční financování výstavby a modernizace dopravních cest pro veřejnou dopravu.

I. Provozní kompenzace pro oblast veřejné dopravy

Rozhodovací pravomoc v oblasti vyplácení kompenzací dopravcům je ve většině měst regionalizována. ČR je v tomto ohledu v reformách významně dále než některé sousední země. Poskytování subvencí do veřejné dopravy je doposud více centralizováno, zatímco objednávka je regionalizována. Příkladem může být např. Slovensko, kde regiony poskytují kompenzace dopravcům po přechodné období v rámci přeneseného výkonu státní správy. Stejně tak je tomu i v Rakousku a dalších státech.

Český právní řád ne vždy dostatečně jednoznačně stanovuje odpovědnost jednotlivých úrovní veřejné správy za zajištění dopravní obsluhy území. Z hlediska současné právní úpravy je potřebné jasněji a explicitně stanovit odpovědnosti jednotlivých subjektů veřejné správy, tak aby nedocházelo k případným výkladovým nejasnostem ve věci odpovědnosti jednotlivých subjektů. Stát zajišťuje prostřednictvím smluv o závazku veřejné služby dopravní obsluhu území dálkovou dopravou pouze v oblasti drážní dopravy, segmentu rychlé regionální a meziregionální dopravy. Český právní řád tak neumožňuje státu zabezpečit tuto obsluhu území linkovou autobusovou dopravou v případech, kdy neexistuje konkurenceschopná drážní infrastruktura.

Dopravní obsluha území regionální dopravou je objednávana buď kraji, nebo obcemi v samostatné působnosti. Kraje zajišťují základní dopravní obslužnost svého územního

²²MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Strategie podpory dopravní obsluhy území. [online]. MDCR [02. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.mdcrcz/NR/rdonlyres/D8B09538-1995-4BEF-AD91-554720F9E46E/0/Strategiepodporydopravniobsluhyuzemi.doc>

obvodu, obce ostatní dopravní obslužnost, ačkoliv se obecně toto vymezení odpovědnosti jeví jako neostré a vzájemně se překrývající, kdežto železniční doprava není na obecní úrovni z hlediska financování regionalizována. Odpovědnost regionů a obcí je značná, protože finanční ingerence dosahuje výše téměř 20 mld. Kč.

V současné době tedy nejsou předem vymezeny zdroje, ze kterých bude veřejná doprava financována. Na systému veřejné dopravy jsou obecné daňové výnosy součástí jednotlivých úrovní veřejné správy bez účelové vázanosti těchto prostředků. Finanční rámec veřejné dopravy je zčásti věcí samosprávných subjektů. V některých státech, např. v Německu, jsou určeny konkrétní daně, ze kterých má být veřejná doprava financována. V Evropě je obvykle přijímáno, aby pro financování veřejné dopravy byly používány zdroje, které vytvořila individuální automobilová doprava.

II. Investiční financování obnovy vozidel veřejné osobní dopravy

Provázání mezi body I. a II. by měly ve standardním ekonomickém prostředí tvořit odpisy. Ty jsou uznatelnou položkou pro kompenzace. Řada vozidel je již odepsaných a prostředky z nejrůznějších důvodů nebyly v dostatečné míře akumulovány. Dynamický cenový vývoj vozidel v závislosti na jejich požadované kvalitě zapříčinil, že akumulace prostředků z odpisů nepostačuje na finanční krytí k nákupu nových vozidel. V oblasti autobusové dopravy existuje institut tzv. přiměřeného zisku. Ten je vázán na investice do vozidel. Pro pořízení vozidel je možné získat určité prostředky i ze státních programů na obnovu vozidel. V železniční dopravě je poskytována garance státu za úvěry, která z věcného hlediska nahrazuje formálně nízkou stabilitu smluvních vztahů pro jednotlivé dopravní služby. Dále umožňuje dopravcům v případě jednorázového poskytnutí pořídit vozidla a splácet je následně z každoročních kompenzací. Pro rok 2006 byl poprvé připraven program podpory obnovy a modernizace regionálních drážních vozidel. Program je analogický k programům podpory v linkové autobusové a městské hromadné dopravě. Celková úroveň pod investování je značná, tudíž je vhodné uvažovat využití privátního kapitálu.

Praktický vývoj řešení této problematiky se v jednotlivých druzích veřejné dopravy liší. V železniční dopravě jsou provozována extrémně zastaralá vozidla. Např. kumulované investice do kolejových vozidel za posledních 5 let dosáhly pouze 78% kumulovaných odpisů, a to při vysokém průměrném stáří a odepsanosti provozovaných vozidel (ve srovnání

s jinými státy). Velké rozdíly v meziročním srovnání u investic do vozového parku v oblasti železniční dopravy ukazují na obtížnosti v kontinuálním investování do oblasti drážních vozidel.

U regionální silniční veřejné dopravy je problém částečně řešen, ale ne zcela plošně. Úroveň v jednotlivých regionech a segmentech trhu je odlišná. V městské hromadné dopravě je úroveň řešení zpravidla vyšší. Stávající programy na obnovu vozidel se mohou dostat do problémů s nedovolenou veřejnou podporou. I v ostatních oblastech veřejné dopravy není podpora dostatečně systematická. Programy jsou hodnoceny pozitivně, neboť odstartovaly obnovu vozového parku, i když současně je kritizováno pomalé tempo této obnovy. Faktor, který je důležitý pro obnovu starších vozidel, je zájem státu na ekologizaci veřejné dopravy a dále na zlepšení přístupnosti veřejné dopravy občanům s omezenou schopností pohybu a orientace.

III. Provozní financování údržby infrastruktury pro veřejnou dopravu

Tato problematika je řešena v dokumentu Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (dále jen GEPARDI). Je nutno ukázat provázanost obou dokumentů i mezi jednotlivými složkami financování, které jsou potřebné pro správnou funkci veřejné dopravy. Z věcného hlediska je souvislost zřejmá, jde o kvalitně udržovanou dopravní cestu, která je nezbytným předpokladem pro správnou funkci veřejné dopravy, zatímco z finančního hlediska tvoří provázání mezi body I. a III. uživatelské poplatky za dopravní cestu. V některých evropských státech (Velká Británie, Německo) se předpokládá, že uživatel bude platit veškeré náklady na údržbu používané infrastruktury. Jinde je financování kombinované, částečně z uživatelských poplatků a částečně přímo z veřejných rozpočtů. Obvyklým modelem je úhrada variabilních nákladů infrastruktury prostřednictvím uživatelských poplatků a také úhrada fixních nákladů přímo ze státního rozpočtu, (resp. státního fondu dopravní infrastruktury).

Hledisko pro stanovení výpočtu fixní a variabilní části nákladů je obtížné a z různých pohledů se může lišit. Odborným problémem je skutečnost, že náklady na zajišťování správné funkce optimální infrastruktury mají vzhledem k dopravnímu výkonu stupňovitý charakter, a tudíž ne vždy stejnou metodiku výpočtu fixních nákladů.

IV. Investiční financování výstavby a modernizace dopravních cest pro veřejnou dopravu

Zásadní souvislost mezi body I. a IV. je věcná, protože pro správnou funkci systému je kvalitní dopravní infrastruktura neodmyslitelná. Tímto problémem se zabývá strategický dokument GEPARDI, který rovněž řeší otázku využití fondů EU pro financování dopravní infrastruktury. Zároveň je nutné uvést do souladu plánování infrastrukturních investic do veřejné dopravy s problematikou vlastnictví infrastruktury. Koncepční dokumenty veřejné dopravy se obvykle zaměřují na zajištění provozních kompenzací. V nich se infrastrukturní investice převážně nepromítají, naopak koncepční dokumenty rozvoje sítí věnují značnou pozornost zajištění infrastruktury pro zvládání expanzivního nárůstu individuální automobilové dopravy. Tím se zabývá problematika dopravních sítí pro regionální dopravu.

Tato problematika souvisí i s vlastnictvím infrastruktury, kdežto objednávka je z rozhodující míry regionalizována, výsledné dopravní zatížení se z velké části realizuje na státem vlastněné infrastruktuře. V mnohých případech ji využívá i dálková doprava, proto bude tato otázka relevantní i v dalších letech a toto rozhraní bude třeba řešit zpracováním konkrétních nároků veřejné dopravy na infrastrukturní opatření, dále v závislosti na způsobu objednávky dopravních výkonů.

2.8 Dopravní podnik

Obecně lze podnik definovat jako hospodářskou organizaci, ve které prostřednictvím využívání transformace výrobních činitelů dochází k výrobě užitečných statků. Jedná se o výrobky a služby určené ke směně. V dopravě jde o službu, která spočívá v přemísťování osob a věcí, tj. osobní a nákladní přeprava, popř. doplňkové služby související s realizací a bezpečností přepravy (např. údržba a opravy dopravních prostředků) nebo s určitou kvalitou (rezervace míst pro cestující, zabezpečení svozu, přepravy a rozvozu zavazadel, zásilkové služby, rezervace ubytování apod.). Podle charakteru používané infrastruktury a dopravních prostředků členíme dopravní podniky na podniky železniční dopravy, silniční dopravy, vnitrozemské vodní, letecké a také námořní dopravy.

Funkce, kterou dopravní podniky plní v rozvoji národního hospodářství a společnosti, klade významné požadavky hlavně na kvalitu přepravy. Dopravní podnik je zákazníkem hodnocen podle kvality přemístění, kterou hodnotíme:

- **rychlostí přemístění** zboží, osob a informací v prostoru, která je dána technickými parametry dopravních prostředků, dopravních cest a provozní technologií příslušného druhu dopravy,
- **bezpečností přemístění**, pod kterou se rozumí nejenom snížení rizika vzniku nehod, ale i neporušenosti zásilek při dodání, což ovlivňuje také výběr vhodného přepravce,
- **pravidelností, četností frekvence a přesností služeb**, neboť pravidelná, často frekventivní a z časového hlediska přesná dopravní služba může u zákazníka nahradit potřebu skladování výrobních materiálových vstupů, nebo ji omezit na nejmenší míru.²³

2.8.1 Financování dopravních podniků

Také hospodaření je ovlivněno hospodářskou a dopravní politikou státu. Stát zasahuje do podnikání v dopravě jen tehdy, kdy soukromé nebo státní podniky nedisponují dostatečným kapitálem umožňujícím krýt náklady na požadovaný stav infrastruktury. Po legislativní stránce stát zasahuje do dopravního podnikání vydáváním zákonů, předpisů a pravidel provozu na dopravních cestách. Upravuje také technické podmínky dopravních prostředků z hlediska potřebné jednotnosti a soustavnosti vývoje. Podporuje ochranu životního prostředí. V dopravním podnikání lze uplatnit všechny formy vlastnictví. Ekonomika dopravních podniků se řídí pravidly, která platí v dané formě podnikání.²⁴

2.9 Městská hromadná doprava

MHD, která je uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí.²⁵

Za pomoci obce poskytuje občanovi služby, které nemůže žádný jiný podnikatelský subjekt za stejných cenových podmínek poskytnout. Hromadná doprava je dotována z obecních rozpočtů. Výše dotací, která je na dopravu poskytnuta, je úměrná velikosti obce.

²³ MELICHAR, Vlastimil. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice, 2004. 192s. ISBN 80-7194-711-3 .str.7-8.

²⁴ MELICHAR, Vlastimil. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice, 2004. 192s. ISBN 80-7194-711-3.str.21.

²⁵ ŠTĚRBA Roman a Otto PASTOR. *Osobní doprava v území a regionech* 1.vyd. Praha 2005. 107 s. ISBN 80-01-03185-3. str. 30

Čím větší město, tím jsou dotace do městské hromadné dopravy vyšší. Ve velkých městech se vyskytují černí pasažéři častěji, než v malých městech.

Dotace na městskou dopravu jsou poskytovány z městských rozpočtů. Určitým způsobem se podílí na dotaci i stát, který každoročně vyčleňuje finanční prostředky, které jsou určeny na nákup nových vozidel hromadné dopravy. Výše státní dotace se odvíjí podle vyčleněného množství finančních prostředků v roce.

Možností, jak docílit vyšší efektivity městské hromadné dopravy, je provedení změn přepravní organizace a změny úhrady jízdného. Nejefektivnější a nejspravedlivější by byl systém, ve kterém by se platilo za počet ujetých kilometrů. Tento systém je technicky neproveditelný, a tudíž se přiklání systém cenové politiky MHD k **organizačnímu způsobu vybírání jízdného**:

- **Jízdné paušální** – cena jízdného nezávisí na počtu ujetých kilometrů, ale za nástup do dopravního prostředku. V tomto systému jsou znevýhodněni cestující, kteří cestují jen malou vzdálenost.
- **Jízdné tarifní (pásmové)** – vytvoření určitých městských a příměstských územních celků, v rámci kterých je uplatňován jednotný jízdní tarif. Jde o princip, že cestující, kteří se pohybují pouze v jednom pásmu, platí nejnižší jízdné, zda ale přejíždějí do jiného pásma, cena je vyšší.
- **Jízdné časové** – jde o nejvíce spravedlivý přístup k cestujícím. Cestující hradí jízdné podle času stráveného v dopravním prostředku. Nevýhodou je, že může docházet k diskriminaci v případech, kdy cestující se ocitnou např. v dopravní zácpě.
- **Kombinace jízdného tarifního a časového**²⁶

2.9.1 Dopravní prostředky MHD

MHD disponuje zejména autobusy, trolejbusy, tramvaji, rychlodrážními vozidly a vozidly metra.

²⁶ HALÁSEK Dušan a Eliška SKŘÍDLOVSKÁ. *Veřejný sektor I.* 1. vyd. Ostrava: Repronis, 1999. 274 s. ISBN 80-7078-717-1. str. 207

Autobusy jsou nezávislé dopravní prostředky, které se vyznačují velkou pružností a přizpůsobivostí při změnách přepravních nároků v MHD. Autobusy lze rozdělit podle typu karoserie, použití, provedení. Do **typu karoserie** řadíme *velký autobus* (obsaditelnost 23 a více míst) a *malý autobus*, který se dále člení na minibus (obsaditelnost 9 až 16 míst) a midibus (obsaditelnost 17 až 22 míst). Dle **použití** je *městský* - rychlé nastupování a vystupování, menší počet sedadel a větší prostor pro stání, *meziměstský* – dvoumístná sedadla umístěna po obou stranách vozidla a *dálkový* – nastavitelná sedadla, klimatizace, TV, WC atd. Jako další jsou autobusy dle **provedení**, kam se řadí *kloubový* a *dvoupodlažní* autobus.

Trolejbusy jsou elektrická vozidla s dvojpólovým trolejovým převodem a odvodem trakčního proudu, která jsou přizpůsobená provozu na pozemních komunikacích. Trolejbus je při jízdě omezen polohou trolejového vedení a délkou tyčových sběračů.

Tramvaje jsou závislá elektrická vozidla MHD s trolejovým přívodem trakčního proudu, která jsou jak koncepčně, tak i konstrukčně přizpůsobená provozu na pozemních komunikacích. Kolejová trať je většinou v centru města uložena do vozovky silniční komunikace.

Metro je kolejový subsystém MHD, u kterého je jednou ze základních charakteristik důsledná segregace od ostatní dopravy ve městě. Kolejové tratě mohou být vedeny v různých úrovních, buď pod zemí, na povrchu a nad zemí.²⁷

2.10 Integrovaný dopravní systém (IDS)

Veřejná osobní hromadná doprava je pro většinu občanů nepostradatelná služba, která zajišťuje dopravní obsluhu území. Cílem a funkcí systému dopravní obslužnosti je zabezpečit účelnost a hospodárnou dopravu, která uspokojí přepravní potřeby obyvatel. U nás se jedná o systémy nazývané IDS, v zahraničí jde o dopravní svazy.

IDS je způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy osob, který je provozován více dopravci směřujícími k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní

²⁷ FOLPRECHT Jan a kol. *Městská hromadná doprava (vybrané statě)*. 1. vyd. Ostrava, 2005. 124 s. ISBN 80-248-0769-6. str. 23-48

obsluhy zájmového území. IDS je založen na tom, že jednotlivé druhy dopravy (železniční, linková autobusová doprava, MHD) a jejich dopravci, objednatelé dopravy jako je kraj, obec a města spolupracují, a vytvářejí tak propojený dopravně-organizační systém, ze kterých těží všichni (objednatelé, cestující a dopravci).

IDS je charakterizován:

- jednotnou společnou dopravní nabídkou,
- jedním společným tarifem (s jednotnou nabídkou společných jízdenek),
- jednotnými společnými přepravními podmínkami,
- zaručenými standardy kvality dopravy,
- jednotným společným informačním servisem,
- jednotnou prezentací systému ve vztahu k veřejnosti.²⁸

Organizační strukturu IDS vytvářejí a naplňují subjekty jakožto prvky této struktury a vztahy mezi nimi, které představují vazby organizační struktury. Mezi subjekty IDS patří především:

- kraj,
- města, obce, svazky měst a obcí,
- orgány samosprávy a orgány státní správy,
- dopravci a cestující.²⁹

²⁸ KŘIVDA Vladislav a kol. Dopravní geografie I. 1. vyd. Ostrava 2006. 146 s. ISBN 80-248-1020-4. str. 84

²⁹ KŘIVDA Vladislav a kol. Dopravní geografie I. 1. vyd. Ostrava 2006. 146 s. ISBN 80-248-1020-4. str. 89

3 Analýza dopravní obslužnosti ve vybraných městech

Tato kapitola se bude zabývat městskou hromadnou dopravou v krajských městech, její historií a pro analýzu byly vybrány dopravní podniky následujících měst: Prahy, Brna, Ostravy, Olomouce, Českých Budějovic, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Opava, Liberec, Hradce Králové, Pardubice, Zlín, Jihlava a Plzeň. Každý podnik zde bude stručně charakterizován a také analyzován dle ekonomických údajů. Většina těchto údajů byla čerpána z výročních zpráv jednotlivých dopravních podniků za pětileté námi sledované období a také z výročních zpráv Sdružení dopravních podniků ČR.

3.1 Praha

Je hlavním a největším městem České republiky. Leží v srdci Evropy mezi Německem, Polskem, Slovenskem a Rakouskem. Její rozloha je 496 km² a má přes 1 300 000 obyvatel. Prahou také protéká řeka Vltava. Město má rozsáhlou dopravní infrastrukturu, propracovaný a dobře fungující systém levné městské hromadné dopravy, který tvoří park tramvají, autobusů a metro. Najdeme zde i nejvýznamnější Letiště Václava Havla, které je mezinárodním letištěm.³⁰

3.1.1 Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.

Od roku 1897 začaly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy provozovat elektrickou dráhu.³¹

Pražská integrovaná doprava (PID) spolu se Zlínskou integrovanou dopravou a Ostravským ODIS patří mezi nejstarší IDS v ČR, jež fungují od 1993. Koordinátorem je společnost, která je Regionálním organizátorem Pražské integrované dopravy (ROPID). Princip IDS spočívá v preferenci páteční kolejové dopravy, do které se řadí železnice, metro a tramvaje. Další autobusová doprava je organizována především jako návazná doprava. Pro vazbu mezi nimi se využívají přestupní terminály. Dopravní podnik hlavního města Prahy ročně převeze cca 1,39 miliardy cestujících a zaměstnává okolo 10,5 tisíc lidí, z toho je 4 126 řidičů. V Praze byla průměrná hrubá mzda zaměstnance pražského dopravního podniku v roce 2011

³⁰ PRAHA EU. *Portál hlavního města Prahy*. [online]. PRAHA-EU [07. 01. 2015]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/index.html

³¹ DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Základní data z historie Dopravního podniku hl. m. Prahy*. [online]. DPP [09. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/historie/>

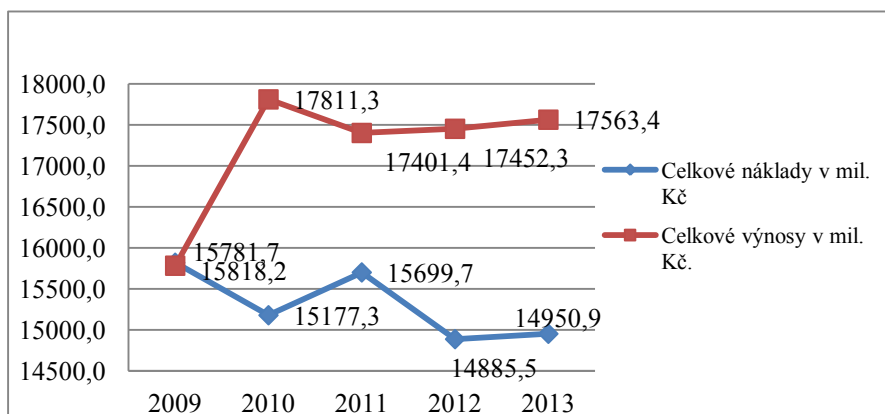
29 735 Kč.³² Financování ve městě je zajištěno z většiny formou dotací. Dopravní podnik hlavního města Prahy jako jediný dopravní podnik v České republice v současnosti provozuje metro, disponuje 720 vozy metra.

Druhý nejvýznamnější dopravní prostředek v pražské MHD je tramvajová přeprava. Počet linek v Praze je 31 a systém tramvajových tratí měří 520 km. Ty v roce 2011 převezly 334 milionů lidí, což bylo 29 % cestujících.³³ V Praze je také autobusová doprava, kterou bylo v roce 2013 převezeno 315 miliónu lidí. Autobusové dopravě odpovídá v současnosti 148 provozovaných linek a délka tras je 1678 km. Počet autobusů v majetku Dopravního podniku hlavního města Prahy se pohybuje okolo 1100. V Praze se nachází i lanová dráha, která vede na Petřín. Ta byla postavena v roce 1891 spolu s Petřínskou rozhlednou. Ročně se lanovkou přepraví přes 1 500 000 cestujících.³⁴

3.1.2 Hospodaření dopravního podniku hlavního města Praha, a. s.

DPP během pětiletého sledovaného období vykazoval kladný hospodářský výsledek. Z grafu na Obr. 3.1 můžeme vidět, že náklady se pohybovaly první tři roky okolo 15 500 mil. Kč a v následujících letech šly pod hranici 15 000 mil. Kč. Co se týče výnosů, tak z Obr. 3.1 je patrné, že od roku 2011 šly rostoucím tempem.

Obr. 3.1 Celkové výnosy a náklady, DPP v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPP

³² DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Dopravní podnik podepsal s odbory dodatek kolektivní smlouvy, zaručuje růst mezd zaměstnanců*. [online]. DPP [12. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/dopravni-podnik-podepsal-s-odbory-dodatek-kolektivni-smlouvy-zarucuje-rust-mezd-zamestnancu/>

³³ DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Dopravní podnik hl. m. Prahy v datech*. [online]. DPP [14. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/dpp-v-datech/#provozne-technicke-ukazatele>

³⁴ DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Základní data z historie Dopravního podniku hl. m. Prahy*. [online]. DPP [05. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/historie/>

Dále se budeme zabývat počtem přepravených osob, které nám ukazuje Tab. 3.1. Ta ukazuje počet přepravených osob městskou hromadnou dopravou v Praze za pětileté období 2009 – 2013. V počtu přepravených osob můžeme vidět do roku 2011 mírný pokles, ale od roku 2012 jde počet přepravovaných osob vzestupným tempem a rok 2013 oproti roku 2010 nám ukazuje vzestup o cca 50 milionů přepravených osob.

Tab. 3.1: Počet cestujících MHD DPP za období 2009-2013 (v tis. Kč)

Praha	2009	2010	2011	2012	2013
	1 349 332	1 343 731	1 250 783	1 383 124	1 398 344

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Jako další můžeme vidět tabulku s tržbami z městské hromadné dopravy. Tržby se pohybují za sledované období průměrně v objemu 4,5 milionů Kč ročně. Největších tržeb bylo dosaženo v roce 2011, kde bylo přepraveno 1 250 783 osob.

Tab. 3.2: Tržby z MHD DPP (v tis. Kč)

Praha	2009	2010	2011	2012	2013
	4 397 898	4 460 555	4 533 326	4 508 422	4 446 808

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Další tabulka, tedy Tab. 3.3 nám ukazuje investice do vozového parku. Největší investice byly v roce 2011, kde dosahovaly skoro 5 miliard Kč, což je oproti ostatním letům skoro dvojnásobek. V roce 2012 byly investice nejmenší, a to z důvodu, že byly poskytnuty jen vlastní zdroje. U ostatních roků, jako je rok 2009-2013 kromě roku 2012, hrály roli kromě vlastních zdrojů také příspěvky státu a příspěvky města.

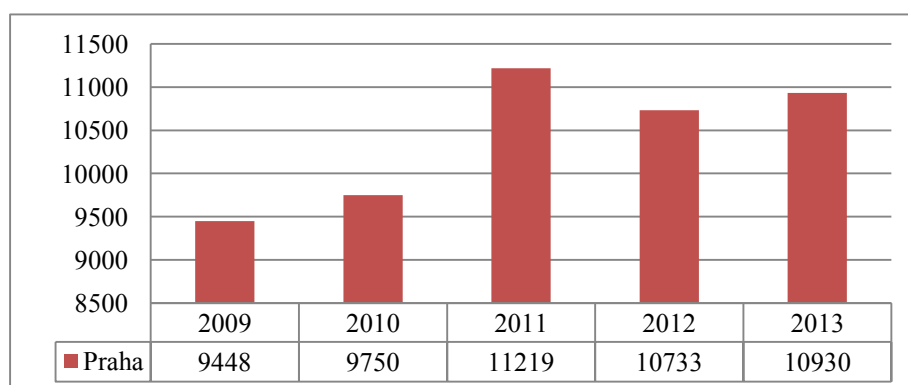
Tab. 3.3: Investice DPP do obnovy vozového parku (v mil. Kč)

Praha	2009	2010	2011	2012	2013
	2 687,9	2 810,2	4 950,6	1 348	2 862,3

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Město Praha poskytlo kompenzaci za veřejné služby největší částku v roce 2013, kde šlo o 10 930 mil. Kč. Na Obr. 3.2 vidíme, že kompenzace města šla rostoucím tempem.

Obr. 3.2 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Praze za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

3.2 Brno

Počtem obyvatel i rozlohou je druhým největším městem České republiky. Jeho rozloha je 230,22 km². Obyvatel je okolo 400 000. Brno leží na soutoku řek Svatavy a Svitavy.

Je také železničním uzlem nadregionálního významu. Pro osobní dopravu zde slouží devět železničních stanic a zastávek.³⁵

Historie městské hromadné dopravy v Brně se začala psát v roce 1869, kdy v Brně začala jezdit koněspřežná dráha. Tímto se Brno stalo po Vídni a Budapešti třetím městem s městskou hromadnou dopravou v tehdejší Rakousku-Uhersku. Tramvaje poprvé vyjely do ulic města již roku 1869, tedy jako první na území dnešní republiky, kdežto trolejbusy byly do provozu zavedeny až v roce 1949. V 60. letech získávají na významu i autobusy.³⁶

3.2.1 Dopravní podnik města Brna, a.s.

Je akciová společnost, která je plně vlastněna městem. Páteří brněnského dopravního systému jsou jednoznačně tramvaje. Systém tramvajových tras provozovaných dopravním podnikem má 11 linek, které dohromady měří 121 km. Počet linek autobusů je 50 a délka je 711 km. Ve městě se také nacházejí trolejbusy, těch je 13 a délka linek je 99 km.

³⁵ BRNO. *Informace a zajímavosti o městě Brně*. [online]. [24. 01. 2015]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/turista-volny-cas/informace-a-zajimavosti-o-meste/>

³⁶ BMHD. *Historie MHD v Brně*. [online]. BMHD [11. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.bmhd.cz/historie/historie.php>

Zajímavostí v Brně je i lodní přeprava na brněnské přehradě, kterou taktéž provozuje Dopravní podnik města Brna. Dopravní podnik má v současné době 6 lodí. Do budoucna se uvažuje o stavbě metra, na kterém by jezdily tramvaje.

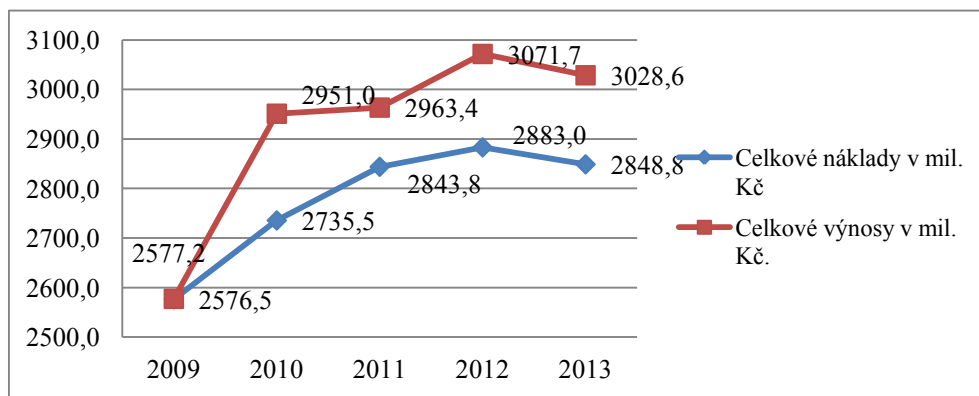
Tramvaje ročně přepraví zhruba 187 milionů lidí, druhým nejvyužívanějším dopravním prostředkem jsou autobusy, které přepraví kolem 118 milionů lidí ročně, čímž zauímají zhruba třetinový podíl na dopravních výkonech brněnského podniku.³⁷ Linky dopravního podniku jsou od roku 2004 zapojeny do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

Podnik zaměstnává okolo 2 700 zaměstnanců a z toho je 1 341 řidičů. Průměrná hrubá mzda v roce 2013 činila u brněnského dopravního podniku 23 946 Kč.³⁸

3.2.2 Hospodaření Dopravního podniku města Brna, a.s.

DPB za sledované období vždy vykazoval kladný hospodářský výsledek. Náklady během námi pěti sledovaných let byly vždy menší než výnosy. Největších výnosů v DPMB bylo dosaženo v roce 2012, kde šlo o částku 2 843,8 mil. Kč.

Obr. 3.3 Celkové výnosy a náklady, DPMB v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

V roce 2013 Dopravní podnik města Brna převezl přes 351 milionů lidí ročně, čímž se v České republice řadí na druhé místo za Dopravní podnik hlavního města Prahy,

³⁷ BMHD. *Statistika vozového parku: početní stavy vozidel*. [online]. BMHD [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.bmhd.cz/evidence-dpmb/statistika/?co=stavy>

³⁸ BMHD. *Historie MHD v Brně*. [online]. BMHD [11. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.bmhd.cz/historie/historie.php>

kde byl počet přepravených osob 1 398 milionů osob. Od roku 2011 se počet přepravovaných osob hromadnou dopravou snižuje, příčinou může být, že většina lidí jezdí osobní dopravou.

Tab. 3.4: Počet cestujících MHD DPMB za období 2009-2013 (v tis. osob)

Brno	2009	2010	2011	2012	2013
	346 387	353 555	354 342	352 052	351 284

Zdroj: Vlastní zpracování dle výroční zprávy SDP

Tržby dosahovaly největších čísel v roce 2012, kde šlo skoro o jednu miliardu korun. Během celého sledovaného období ale tržby neklesly pod 950 miliónu korun. Nejmenší tržba byla v roce 2009 a největší v roce 2012, kde byl rozdíl, jak vidíme v tabulce, cca 40 miliónu.

Tab. 3.5: Tržby z MHD (v tis. Kč)

Brno	2009	2010	2011	2012	2013
	953 644	969 595	959 316	994 040	971 871

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

Investice do dopravního podniku v roce 2013 činily 193 milionů, což patří mezi největší investici po Praze, Olomouci a Plzni. Největší investice byla v roce 2009, to můžeme vidět v následující tabulce, kde šlo o 1 128 milionů Kč. Investice se v tomto roce skládaly z ostatních zdrojů, které dosahovaly 498 tisíc, vlastních zdrojů, které se pohybovaly okolo 400 tisíc, jako další investice byly příspěvky státu a města. Ty dohromady představovaly cca 230 tisíc Kč.

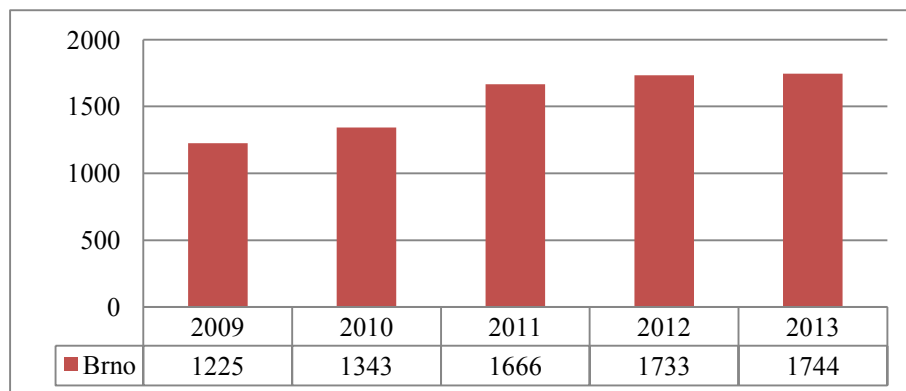
Tab. 3.6: Investice DPMB do obnovy vozového parku (v mld. Kč)

Brno	2009	2010	2011	2012	2013
	1 128,3	279,8	678	124	193,2

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

Společnost v roce 2012 dostala od statutárního města Brna jako kompenzaci za poskytnuté veřejné služby částku 1 733 mld. Kč. Kompenzaci také přispívá i krajský úřad a obce. Jednotlivé kompenzace během pěti let můžeme vidět na následujícím obrázku.

Obr. 3.4 Kompenzace za poskytované veřejné služby v Brně za období 2009-2013 (v mld. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DPMB, a.s.

3.3 Olomouc

Olomouc je statutární a univerzitní město v České republice, centrum Olomouckého kraje a historická metropole celé Moravy. Ve městě o rozloze 10 336 ha žije zhruba 100 tisíc obyvatel. Olomouc je podle počtu obyvatel šesté největší město České republiky.³⁹

3.3.1 Dopravní podnik města Olomouce, a. s.

V roce 1845, začal v Olomouci jezdit omnibus, který spojoval nádraží s městem. V tomtéž roce se začala Olomoucká hromadná doprava. Jediným akcionářem Dopravního podniku města Olomouce, a. s. (DPMO) je Statutární město Olomouc. DPMO zabezpečuje dopravní obslužnost ve městě Olomouci na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, kterou s městem uzavřel na dobu 10 let, od roku 2009-2019.⁴⁰

V roce 2013 zaměstnával olomoucký dopravní podnik necelých 425 zaměstnanců, z toho bylo 234 řidičů. Průměrný hrubý plat v roce 2013 činil 21 500 Kč. DPMO provozuje 22 autobusových linek s délkou 284 km a 5 tramvajových linek a celková délka tras je 30 km.

3.3.2 Hospodaření dopravního podniku Olomouc, a.s.

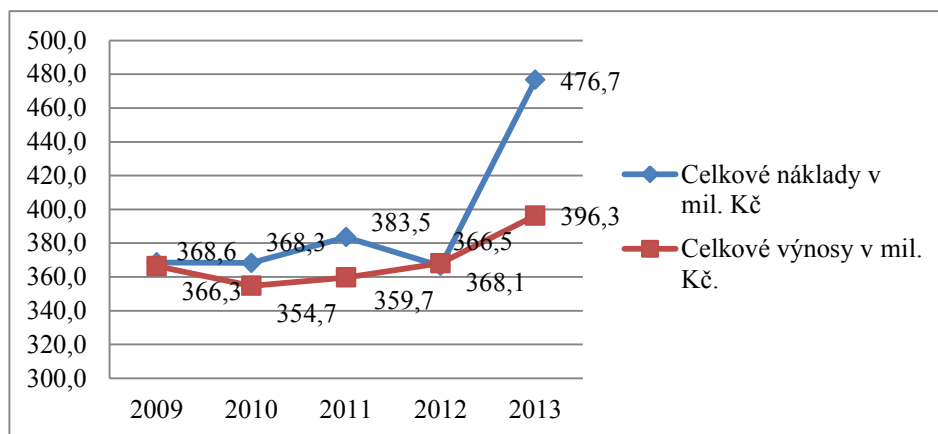
Ve všech letech sledovaného období 2009-2013 dosáhla společnost záporného výsledku hospodaření, ačkoliv dlouhodobý vývoj celkových výnosů měl vzestupnou tendenci. Náklady

³⁹ OLOMOUC. Statutární město Olomouc [online]. OLOMOUC.EU [22. 2 2015]. Dostupné z: <http://www.olomouc.eu/o-meste>

⁴⁰ DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE. Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje. [online]. DPMO [17. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpmo.cz/default.asp?str=idsok>

v roce 2013 vzrostly oproti předchozím letům o cca 100 mil. Kč. Významný podíl v nákladech tvoří osobní náklady, do kterých se řadí mzdové náklady, sociální zabezpečení, zdravotní pojištění atd.

Obr. 3.5 Celkové výnosy a náklady v mil. Kč, DPMO v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMO, a.s.

Osoby, přepraveny městskou hromadnou dopravou za pětileté období v Olomouci každým rokem klesaly, což můžeme vidět z následující tabulky. Pomocí tramvajové dopravy v roce 2009 bylo 26 242 tis osob přepraveno a autobusovou dopravou bylo přepraveno v Olomouci v roce 2013 přes 32 000 osob. Nejvíce osob bylo přepraveno v roce 2009.⁴¹

Tab. 3.7 Počet cestujících MHD DPMO za období 2009-2013 (v tis. Kč)

Olomouc	2009	2010	2011	2012	2013
	58 460	57 855	55 432	52 737	52 527

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

Tržby z MHD v Olomouci jdou rostoucím tempem, kde během pěti let tržby vzrostly o 17 mil. Kč, zatímco osoby šly klesajícím tempem, těch se každý rok počet snížil. Došlo také k úpravě tarifu Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje v roce 2011, a tudíž celkové tržby z jízdného se zvýšily.

⁴¹ DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUC. *Výroční zpráva 2013*. [online]. DPMO [01. 02. 2015]. Dostupné z: http://www.dpno.cz/pdf/dpno_vyr_zprava_2013.pdf

Tab. 3.8 Tržby z MHD (v tis. Kč)

Olomouc	2009	2010	2011	2012	2013
	127 300	134 947	137 227	143 318	144 578

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

Investice do dopravního podniku za 5 leté období v letech 2009 až 2013 se neustále zvětšovaly, kromě roku 2012, kde byl pokles oproti roku 2011 o více, jak polovinu. Rok 2013 přinesl největší investice, kde dosahovaly neuvěřitelných 351 mil. Kč. Kde 222 mil. Kč byly vlastní zdroje, 66 mil. Kč byl příspěvek státu a 63,5 mil. Kč činil příspěvek města.

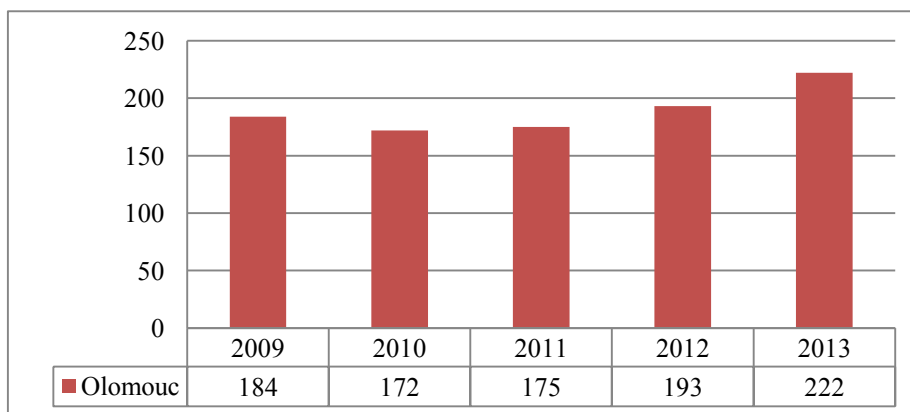
Tab. 3.9 Investice DPMO do obnovy vozového parku (mil. Kč)

Olomouc	2009	2010	2011	2012	2013
	19,5	27,4	58,5	24	351,6

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

Společnost v roce 2013 obdržela od Statutárního města Olomouce kompenzaci ve výši 222 mil. Kč. V roce 2011 společnost obdržela od města kompenzaci za veřejné služby v částce 170 mil. Kč a od Krajského úřadu necelých 5 mil. Kč.

Obr. 3.6 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Olomouci za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DPMO,a s.

3.4 České Budějovice

Jde o statutární město a správní a kulturní metropole. Žije zde 95 tisíc obyvatel, je to největší město Jihočeského kraje. Slaví výročí 750 let od založení. Leží v Českobudějovické pánvi na soutoku řek Vltava a Malše a nachází se v nich řada historických památek a muzeí. České Budějovice mají rozlohu 55,56 km².⁴²

3.4.1 Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

Zakladatelem a jediným akcionářem Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. (DPMČB) je Statutární město České Budějovice. DPMČB zajišťuje dopravní obslužnost v Českých Budějovicích na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, která je uzavřena s městem České Budějovice.

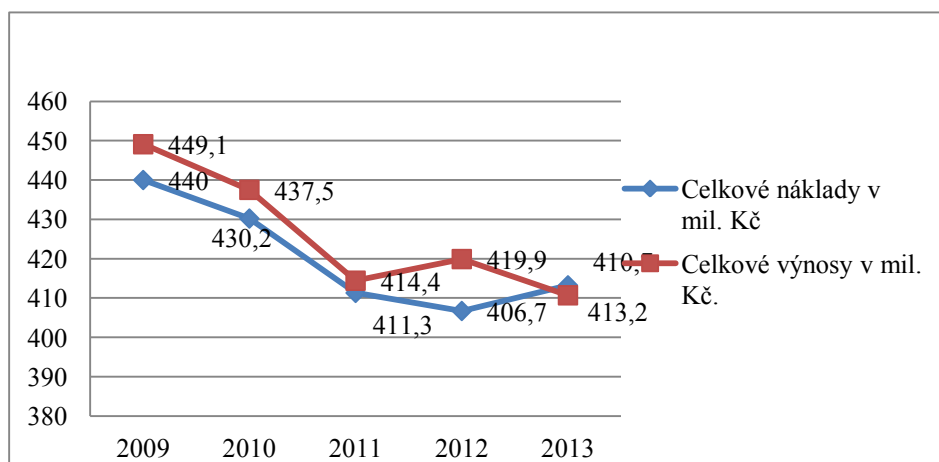
V roce 2013 bylo zaměstnáno Dopravním podnikem města České Budějovice 395 zaměstnanců, z toho 190 řidičů. MHD v Českých Budějovicích je zajišťována pouze autobusy a trolejbusy. DPMČB provozuje celkem 13 autobusových linek s délkou 155 km a 8 trolejbusových linek s délkou 66 km. V Českých Budějovicích je doprava zajišťována hlavně trolejbusy z důvodu menší škodlivosti vzhledem k ovzduší. Systém trolejbusové dopravy čítá 6 linek, kde celková délka systému tras je 59 km. Dopravní podnik vlastní cca 40 trolejbusů a 90 autobusů.

3.4.2 Hospodaření Dopravního podniku města České Budějovice, a.s.

Celkové výnosy přesahovaly náklady o 9,1 mil. Kč, ale v roce 2011 můžeme vidět, že celkové náklady naopak přesahovaly celkové výnosy o 3,17 mil. Kč. Z grafu na Obr. 3.7 vidíme, že celkové náklady klesají až do roku 2012, až rok 2013 představuje rostoucí tendenci.

⁴² MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE. *O městě*. [online]. C-BUDEJOVICE.CZ [08. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/mesto/o-meste/stranky/o-meste.aspx>

Obr.: 3.7 Celkové výnosy a náklady DPMČB v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DPMČB, a.s.

Celkem bylo převezeno městskou hromadnou dopravou v posledním roce za sledované období 39 mil. osob, z toho trolejbusy bylo v roce 2013 přepraveno 16,8 milionu osob. Autobusová doprava hraje v počtu přepravených osob v Českých Budějovicích hlavní roli. V tomtéž roce DPMČB převezl na 19 linkách přes 22,2 milionu cestujících.

Tab. 3.10 Počet cestujících MHD DPČB za období 2009-2013 (v tis. osob)

České Budějovice	2009	2010	2011	2012	2013
	40 279	40 215	38 493	38 091	39 048

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

V další tabulce můžeme vidět tržby z městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích. Tržby se každoročně pohybují okolo 130 mil. Kč. V posledním roce tržby z MHD vykazují nejnižších čísel. Za sledované období 2009-2013 tržby v posledních třech letech nedosahují částky 130 000 Kč, viz Tab. 3.11.

Tab. 3.11 Tržby z MHD (v tis. Kč)

České Budějovice	2009	2010	2011	2012	2013
	130 602	131 527	126 942	129 059	126 716

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

V letech 2009 až 2013 byly výkyvy v investičních nákladech, kde v roce 2011 dosahovalo 130,3 mil. Kč, což oproti roku 2013 kleslo o více jak 50%. V roce 2011 byl největší příspěvek

státu, kde stát přispěl částkou 45 mil. Kč, zatímco např. v roce 2013 byl příspěvek státu nulový.

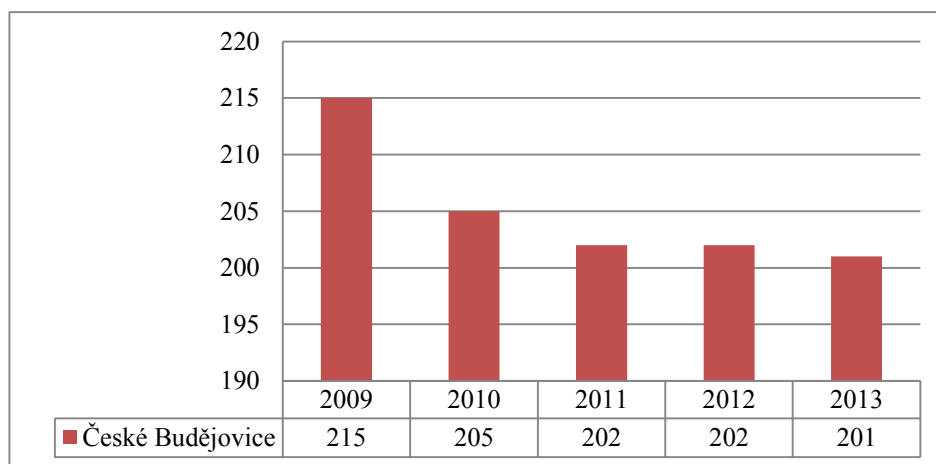
Tab. 3.12 Investice DPMČB do obnovy vozového parku (v mil. Kč)

České Budějovice	2009	2010	2011	2012	2013
	55,9	28,6	130,3	96	54,2

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

Statutární město České Budějovice poskytlo ze svého rozpočtu na kompenzaci za veřejné služby dopravnímu podniku částku 201 mil. Kč v roce 2013, což je nejmenší kompenzace z námi sledovaného pětiletého období. Největší kompenzaci za veřejné služby poskytlo město v roce 2009, kde šlo 14 mil. Kč více, než v roce 2013.

Obr. 3.8 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Českých Budějovicích za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DPMČB, a.s

3.5 Ostrava

Město Ostrava je metropolí Moravskoslezského kraje, která je rozlohou třetím největším městem republiky. Protékají jí řeky Odry, Ostravice, Opava a Lučina. Ostrava je Statutární město, které má 23 správních obvodů o celkové rozloze 214 km². Disponuje také vyspělou dopravní infrastrukturou jako je letiště, dálnice, železniční koridory, apod. Je zde i dobrá dostupnost k mezinárodnímu Letišti Leoše Janáčka Ostrava, které je schopno odbavovat všechny typy letadel. Je druhým největším letištěm v ČR po Praze.

V Ostravě začaly tramvaje jezdit v roce 1894, šlo o provoz parní tramvaje. Postupem času byla síť rozšiřována a elektrifikována. Na přelomu 40. a 50. let byly všechny společnosti, které provozovaly elektrické dráhy na Ostravsku, spojeny do Dopravního podniku města Ostravy. Provoz trolejbusů začal v 50. a 60. letech.⁴³

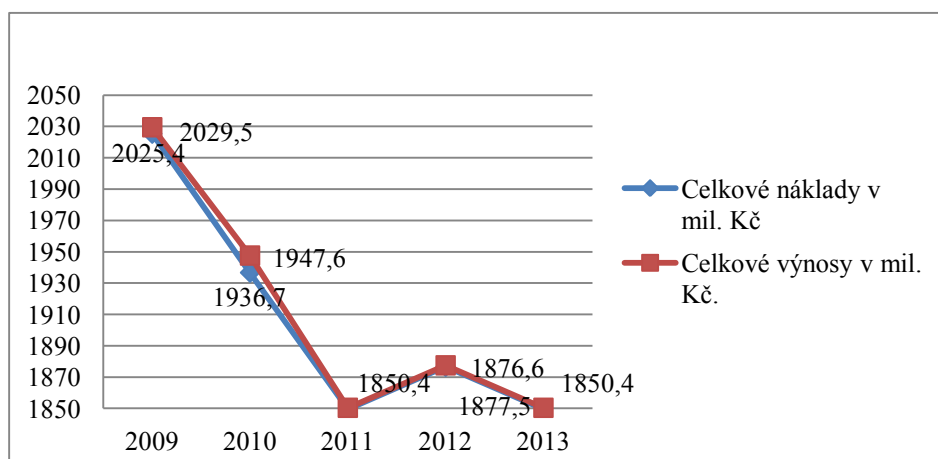
3.5.1 Dopravní podnik města Ostravy, a. s.

Je vlastněn statutárním městem Ostrava. Dopravní podnik zajišťuje provoz MHD v Ostravě a přilehlém území. Staví, udržuje a opravuje dopravní cesty, dále udržuje, opravuje a modernizuje dopravní prostředky, montuje tramvaje a trolejbusy. DPO zajišťuje dopravní obslužnost ve městě Ostravě na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu MHD, která je uzavřena se statutárním městem Ostrava. DPO provozuje celkem 53 autobusových linek o délce 677 km, 12 trolejbusových linek s délkou 103 km a 16 tramvajových linek, jejichž délka je 220 km. Počet zaměstnanců od roku 2009 do roku 2013 klesl skoro o 500 zaměstnanců DPO.⁴⁴

3.5.2 Hospodaření dopravního podniku Ostrava, a.s

Z grafu na Obr. 3.9 můžeme vidět, že jak výnosy, tak náklady nám za sledované období klesly a o až o 170 mil. Kč. I přes pokles výnosů, zůstal hospodářský výsledek za sledované období kladný. Jak výnosy, tak náklady za pětileté období vidíme na následujícím obrázku.

Obr. 3.9 Celkové výnosy a náklady DPO v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DPO, a.s.

⁴³STATUTÁRNÍ MĚSTO OSTRAVA. *Informace pro návštěvníky a turisty*. [online]. SMO [24. 02. 2015] Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/turista>

⁴⁴SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR [online]. SDP-CR [14. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>.

Také v Ostravě můžeme zaznamenat, že počet cestujících městskou hromadnou dopravou se snižuje. Za pět let klesl o cca 12mil. osob. Důvodem může být, že lidé preferují osobní dopravu. V roce 2013 bylo přepraveno 93,47 milionů cestujících 273 tramvaji, 62 trolejbusy a 297 autobusy.

Tab. 3.13 Počet cestujících MHD DPO za období 2009-2013 (v tis. osob)

Ostrava	2009	2010	2011	2012	2013
	105 207	102 600	101 924	96 389	93 476

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

Tržby z MHD ostravského podniku ukazují skokový nárůst v roce 2010 navzdory tomu, že se počet přepravených téměř nezměnil. Důvodem je zdražení ceny jízdného, ke kterému došlo právě k 1. 1. 2010. Při této úpravě tarifů došlo k růstu cen za jízdné jak dlouhodobé, tak krátkodobé. Tržby vidíme v následující tabulce.

Tab. 3.14 Tržby z MHD DPO (v tis. Kč)

Ostrava	2009	2010	2011	2012	2013
	493 763	514 077	516 081	519 873	531 156

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

V roce 2012 společnost vynaložila finanční prostředky ve výši 316 mil. Kč na nákup a modernizaci autobusů, trolejbusů a tramvají. Tato částka byla pokryta ze dvou třetin vlastními zdroji a z jedné třetiny dotacemi. Největší částku z vlastních zdrojů poskytlo město v roce 2010, kde šlo o 258 mil. Kč. Vývoj investic do vozového parku zachycuje následující tabulka, kde můžeme vidět, že investice v roce 2013 klesly skoro o polovinu oproti předcházejícímu roku.

Tab. 3.15 Investice DPO do obnovy vozového parku (mil. Kč)

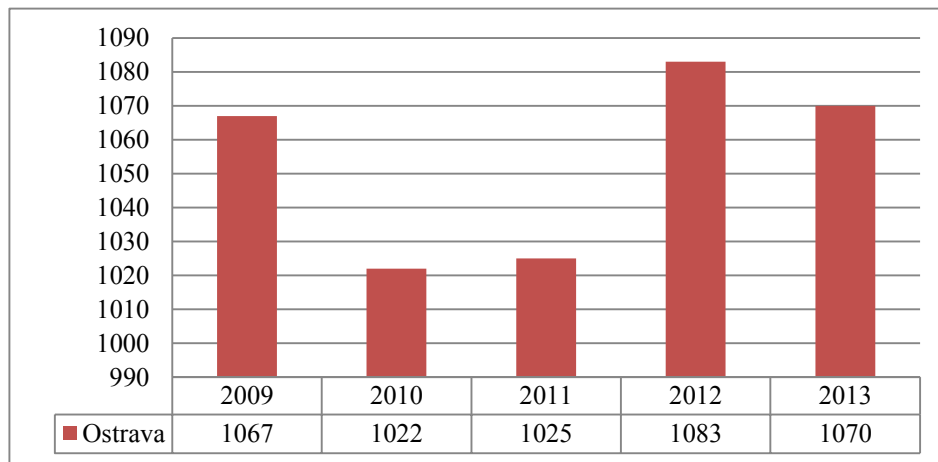
Ostrava	2009	2010	2011	2012	2013
	299,7	308,6	280,2	316	170,7

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

Společnost v roce 2013 dostala od Statutárního města Ostravy jako kompenzaci za poskytnuté veřejné služby částku 1 070 mld. Kč. V roce 2010 byla kompenzace městu Ostravy nejmenší

a šlo o částku 1 022 mld. Kč. Následující Obr. 3.10 zobrazuje graf kompenzace za poskytnuté veřejné služby během let 2009-2013.

Obr. 3.10 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Ostravě za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DPO, a.s.

3.6 Hradec Králové

Hradec Králové je statutární město, které se nachází na východě Čech a metropole Královéhradeckého kraje. Leží na soutoku Labe s Orlicí. Je součástí pardubicko-hradecké aglomerace. Hradec Králové je velmi pěkné město a žije v něm 92 904 osob. Rozlohou města je 105,61 km².⁴⁵

3.6.1 Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s

Městská hromadná doprava v Hradci Králové se začala psát až v roce 1929, kdy byla zavedena autobusová doprava. Hlavní činností DPMHK je provozování MHD ve Statutárním městě Hradci Králové a také příměstských obcí. MHD je zabezpečována trolejbusy a autobusy, které společnost vlastní. Dopravní obslužnost ve městě je zajišťována na základě Smlouvy na veřejné služby a úhrady prokazatelné ztráty z provozu městské

⁴⁵HRADEC KRÁLOVÉ. *Základní informace o městě*. [online]. HRADECKRALOVE.ORG [09. 01. 2015] Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/hradec-kralove/o-meste>

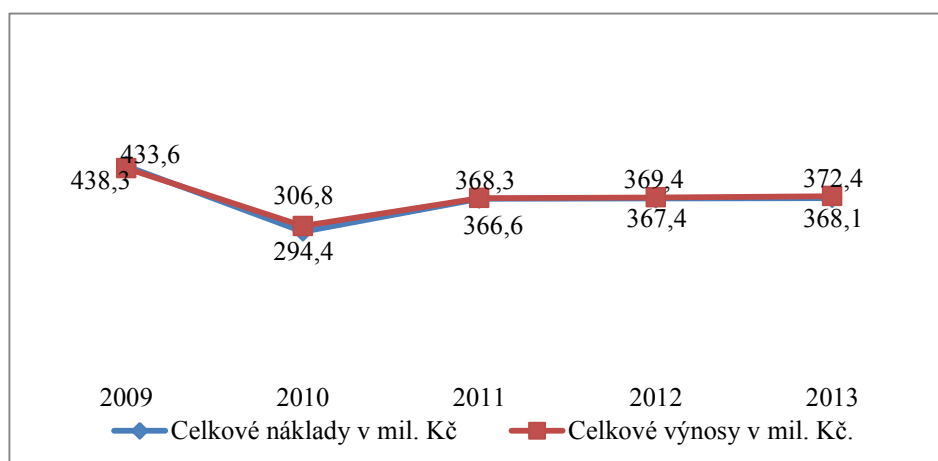
hromadné dopravy, které byly stanoveny pro roky 2009 až 2018, kterou město uzavřelo s DPMHK v roce 2009.⁴⁶

V současné době zaměstnává Dopravní podnik Hradce Králové 400 zaměstnanců, z toho 225 je řidičů. Doprava je zajišťována trolejbusy a autobusy. Hlavní roli ve městě hraje přeprava autobusová, kde je 25 linek o délce 287 km. Trolejbusovou dopravu tvoří 5 linek, na kterých jezdí 44 vozů a jejich délka je 36 km. DPMHK provozuje také Turistický hradecký vláček, který nabízí 3 poznávací komentované trasy. Ty vedou centrem města a seznamují účastníky jízdy s významnými místy města a přibližují jejich historii.⁴⁷

3.6.2 Hospodaření Dopravního podniku Hradec Králové, a. s.

Hlavní činnost, kterou provozuje DPMHK je provozování MHD. Ta tvoří cca v průměru 79 % podíl všech celkových výnosů. Z grafu na Obr. 3.11 vidíme, že jak nejmenší náklady, tak i výnosy byly v roce 2010, kde šlo o 430 mil. Kč.

Obr. 3.11 Celkové výnosy a náklady DPMHK v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DPMHK, a.s.

První tři roky počet cestujících veřejnou hromadnou dopravou v Hradci Králové byl okolo 37 mil. obyvatel, následující roky se snižovaly a poslední rok vykazoval necelých 35 mil. přepravených osob.

⁴⁶DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA HRADCE KRÁLOVÉ. *O společnosti*. [online]. DPMHK [09. 01. 2015] Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/cs/o-spolecnosti/uvod>

⁴⁷ HRADEC KRÁLOVÉ. *Základní informace o městě*. [online]. HRADECKRALOVE.ORG [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/hradec-kralove/o-meste>

Tab. 3.16 Počet cestujících MHD DPMHK za období 2009-2013 (v tis. osob)

Hradec Králové	2009	2010	2011	2012	2013
	37 030	37 897	37 778	35 162	34 922

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

U tržeb jako u jiných dopravních podniků můžeme vidět skoro stejné tržby za sledované období. Tržby se ve většině dopravních podniků za sledované období nemění. V tomto případě můžeme vidět, že největších tržeb bylo dosaženo v roce 2013, což představuje nejvyšší částku. Nejmenších tržeb bylo dosaženo v roce 2009.

Tab. 3.17 Tržby z MHD (v tis. Kč)

Hradec Králové	2009	2010	2011	2012	2013
	119 547	121 602	120 892	120 854	133 241

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Investice v roce 2011 činily 194,8 mil. Kč, což je největší částka během let 2009-2013. Z této celkové částky bylo 70,2 mil. Kč poskytnuto ostatními zdroji a 124,6 mil. Kč z vlastních zdrojů dopravního podniku Hradce Králové.

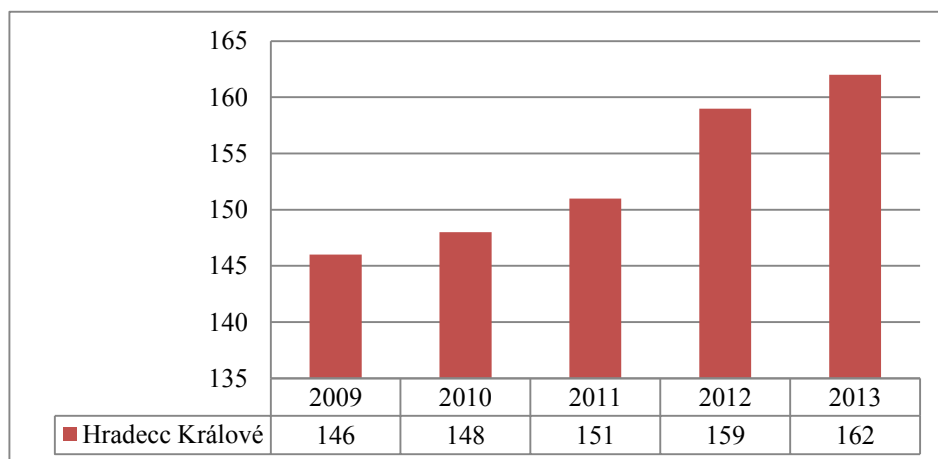
Tab. 3.18 Investice DPMHK do obnovy vozového parku (mil. Kč)

Hradec Králové	2009	2010	2011	2012	2013
	34,4	22	194,8	137	25,3

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

V roce 2013 město Hradec Králové poskytlo na kompenzaci veřejných služeb částku 162 mil. Kč, což je nejvíce za sledované období 2009-2013. Další konkrétní číselné údaje poskytnuté za jednotlivé roky uvádí následující Obr. 3.12.

Obr. 3.12 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Hradci Králové za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMHK, a.s.

3.7 Plzeň

Plzeň je statutárním městem na západě Čech a zároveň je také metropolí Plzeňského kraje. Leží na soutoku řek Mže, Radbuza, Úhlava a Úslava. Soutokem těchto řek vzniká řeka Berounka. Plzeň má okolo 170 tisíc obyvatel a jeho rozloha je 137,65 km². Plzeň je tak čtvrté největší město v republice.

Tramvajový provoz byl zahájen v roce 1899. Autobusy byly zavedeny v roce 1929 a trolejbusy jezdí od roku 1941. V Plzni je celkem devět trolejbusových linek. Městské autobusy zajišťují hlavně spojení ve velmi vzdálených částí města.⁴⁸

3.7.1 Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.

PMDP vlastní město Plzeň. Hlavní a nejdůležitější činností společnosti je provozování městské veřejné dopravy. Doprava je zajišťována autobusy, trolejbusy i tramvaji. PMDP provozují celkem 33 autobusových linek s délkou trati 438 km, 9 trolejbusových linek, kde délka trati představuje 79 km a 3 tramvajové linky o délce 24 km. Podnik zaměstnával ve sledovaném období podobný počet zaměstnanců cca 1000 osob až do roku 2012,

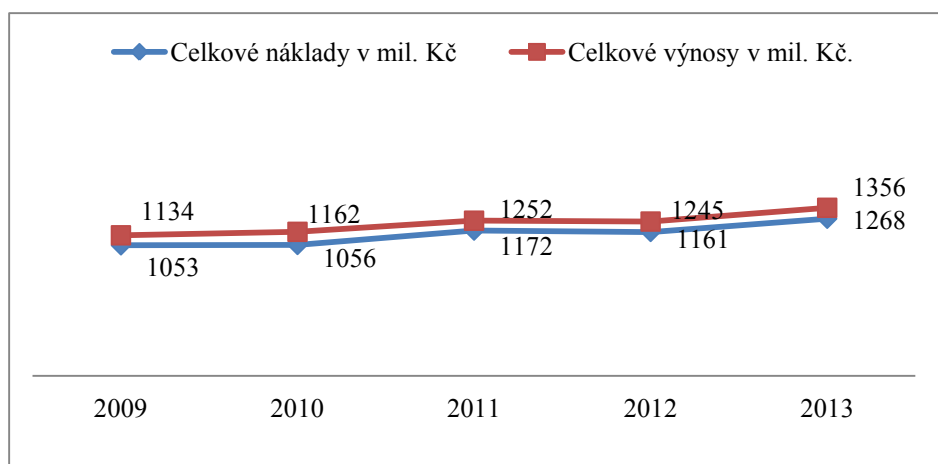
⁴⁸ PLZEŇ. *Krátké představení*. [online]. PLZEN.EU [17. 01. 2015]. Dostupné z: <https://www.plzen.eu/obcan/o-meste/informace-o-meste/kratke-predstaveni/>

v roce 2013 klesl pod tuto hranici. Z celkového počtu zaměstnanců dopravního podniku bylo 560 řidičů.⁴⁹

3.7.2 Hospodaření Městského dopravního podniku Plzeň, a.s.

PMDP měl ve všech námi sledovanými lety kladný hospodářský výsledek, v roce 2011 byl 79 539 tis. Kč. Výnosy a náklady můžeme vidět v následujícím grafu na Obr. 3.13, kde vidíme, že největších výnosů bylo dosaženo v roce 2013, kde celkové výnosy PMDP dosáhly 1 356 mil. Kč. Nejmenší náklady byly v roce 2009, kde dosáhly částky 1 053 mil. Kč. Všechny námi sledované roky vidíme na následujícím Obr. 3.13.

Obr. 3.13 Celkové výnosy a náklady PMDP v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv PMDP, a.s.

Největšího objemu počtu přepravených osob dosáhly PMDP v roce 2009, tehdy přepravily téměř 102,3 milionů cestujících. V následujících letech byl zaznamenán pozvolný pokles a v roce 2012 dokonce šlo až o 3 miliony méně přepravených osob. Podrobnější údaje jsou viditelné v následující tabulce. V roce 2012 bylo přepraveno tedy 99 milionů cestujících 88 trolejbusy, 122 tramvajemi a 113 autobusy.

Tab. 3.19 Počet cestujících MHD PMDP za období 2009-2013 (v tis. Kč)

Plzeň	2009	2010	2011	2012	2013
	102 252	100 885	101 900	99 154	100 593

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

⁴⁹ SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. [online]. SDP-CR [17. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>.

Tento pokles počtu cestujících je viditelný i na poklesu tržeb z MHD, které až do roku 2010 vykazovaly klesající tendenci a roku 2012, kdy se tržby zvedly téměř o 40% a dosáhly částky 309 miliónů Kč. Tento nárůst je způsobem např. zvýšenou cenou v tarifech.

Tab. 3.20 Tržby z MHD PMDP (v tis. Kč)

Plzeň	2009	2010	2011	2012	2013
	272 592	272 845	266 841	300 097	295 826

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Další tabulka nám ukazuje investice PMDP do vozového parku, které mají střídavý charakter. V roce 2012 přesáhly 300 mil. Kč. Polovina těchto investic byla kryta příspěvky od města a státu a PMDP financoval investice buď úplně, nebo z velké části z vlastních zdrojů.

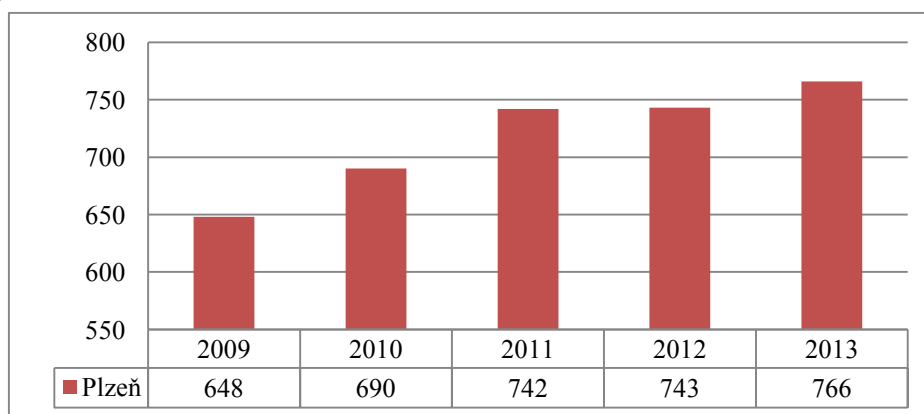
Tab. 3.21 Investice PMDP do obnovy vozového parku (mil. Kč)

Plzeň	2009	2010	2011	2012	2013
	273,6	232,8	273,2	309	209,2

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Kompensace za poskytnuté veřejné služby jde rostoucím tempem za celé pětileté období. Během sledovaného období se výše kompenzace za poskytnuté veřejné služby zvýšila o 118 mil. Kč.

Obr. 3.14 Kompensace za poskytnuté veřejné služby v Plzni za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv PMDP, a.s.

3.8 Ústí nad Labem

Jde o statutární město na severozápadě Čech. Je to centrum Ústeckého kraje a okresu Ústí nad Labem. Jde o sedmé největší město České republiky. Počet obyvatel ve městě je 93 tisíc, rozloha je 93,95 km².⁵⁰

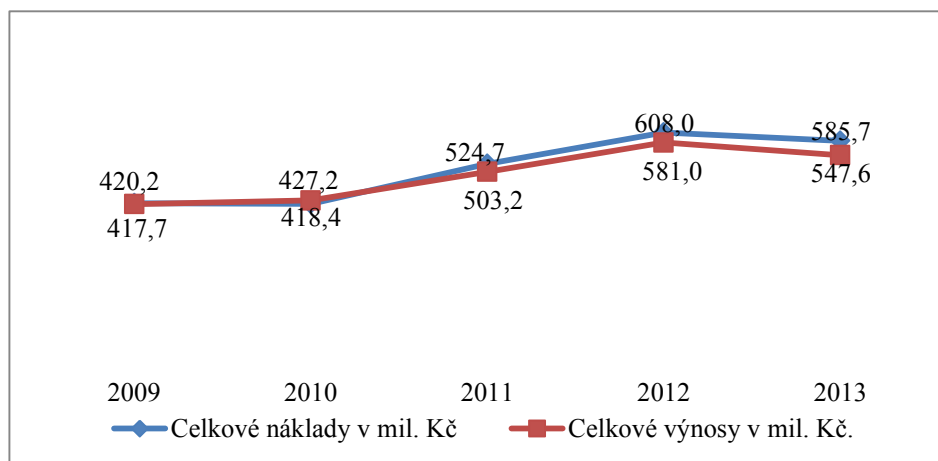
3.8.1 Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s.

Zakladatelem a jediným akcionářem Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s. (DPMUL) je Statutární město Ústí nad Labem. Dopravní podnik zajišťuje zejména provoz veřejné hromadné dopravy ve městě. Je také provozovatelem dopravy na lanové dráze na Větruši. Dopravní podnik provozuje 23 autobusových linek o délce 373 km a 11 trolejbusových linek s délkou trati 114 km. Dopravní podnik zaměstnával v roce 2013 celkem 496 zaměstnanců, v roce 2011 to bylo celkem 490 zaměstnanců, z čehož 250 bylo řidičů MHD. V porovnání s rokem 2009, kdy byl podnikem zaměstnán největší počet řidičů, byl stav řidičů v roce 2011 o 11 osob méně.

3.8.2 Hospodaření dopravního podniku Ústí nad Labem, a.s.

DPMUL měl v roce 2012 kladný hospodářský výsledek, což můžeme vidět na následujícím Obr. 3.15, že výnosy v tomto roce byly největší a dosahovaly částky 581 mil. Kč. Nejmenších nákladů a výnosů za sledované období bylo dosaženo v roce 2009.

Obr. 3.15 Celkové výnosy a náklady DPMUL v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMUL, a.s.

⁵⁰ STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM. *Základní informace*. [online] USTI-NAD-LABEM.CZ[12. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.usti-nad-labem.cz/cz/turistum/usti-nad-labem-se-predstavuje/>

V roce 2011 bylo převezeno na 11 trolejbusových a 23 autobusových linkách 51,1 milionů cestujících, což proti roku 2010 představuje snížení počtu cestujících. Z tabulky lze vysledovat, že se počet přepravených během prvních třech let nijak výrazně nezměnil a pohyboval se v rozmezí 51-52 milionů přepravených osob.

Tab. 3.22 Počet cestujících MHD DPMUL za období 2009-2013 (v tis. osob)

Ústí nad Labem	2009	2010	2011	2012	2013
	51 393	51 265	51 087	47 091	45 190

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Stav cestujících je patrný i na tržbách z MHD ústeckého podniku, které se pohybují mezi 186 a 203 mil. Kč. Důvodem drobného nárůstu tržeb může být zvýšení cen dlouhodobého jízdného, ke kterému došlo v roce 2010. Tržby z MHD v roce 2012 zaznamenaly růst ve výši okolo 5 mil. Kč oproti roku 2010.

Tab. 3.23 Tržby z MHD (v tis. Kč)

Ústí nad Labem	2009	2010	2011	2012	2013
	199 577	198 358	191 073	203 278	186 939

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

V rámci pravidelné obnovy vozového parku autobusů nakoupil podnik v roce 2011 jeden nízkopodlažní kloubový autobus, který je poháněn ekologickým pohonem na stlačený zemní plyn. K posílení trolejbusové trakce byly zakoupeny dva nízkopodlažní trolejbusy a čtyři již použité trolejbusy od jiných dopravních podniků. Největší investice do vozového parku byla v posledním roce, což můžeme vidět v následující tabulce. Investice do vozového parku činily 74,6 mil. Kč a byly poskytnuty z vlastních zdrojů.

Tab. 3.24 Investice DPMUL do obnovy vozového parku (mil. Kč)

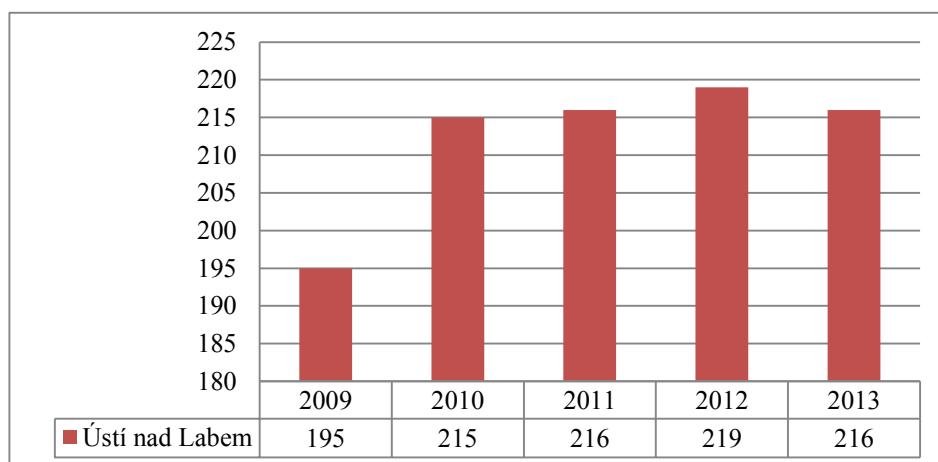
Ústí nad Labem	2009	2010	2011	2012	2013
	22,2	49,7	43,7	30	74,6

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby během sledovaného období pozvolně rostly až do roku 2012. Výše kompenzace městem Ústí nad Labem dosahovala za veřejné služby

od roku 2010 vždy před hranici 200 mil. Kč. V roce 2012 poskytl krajský úřad kompenzaci v hodnotě 23 678 mil. Kč.

Obr. 3.16 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v ÚnL za období 2009-2013 (v tis. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMUL,a.s.

3.9 Opava

Opava je bývalé královské a zemské město. Od roku 1990 statutární město. Dnes Opava náleží k Moravskoslezskému kraji. Město leží v Opavské pahorkatině na řece Opavě. Většina území města Opavy leží ve Slezsku. Čtyři jeho části jako je Kravařov, Suché Lazce, Vlaštovičky a Jaktař patřily k tzv. moravským enklávám ve Slezsku. Opava byla do roku 1928 hlavním městem Českého Slezska se zemskými úřady. Město Opava má s okolím okolo 70 tisíc obyvatel, samotné město má s městskými částmi skoro 60 tisíc obyvatel.⁵¹

Hlavní rozvoj autobusové dopravy však nastal až krátce po 2. světové válce, když byla rozšířena infrastruktura pro automobilovou dopravu. Ve druhé polovině 20. století autobusy postupně převládly v MHD a doplnily tak tramvaje na linkách nevyžadujících vysoké přepravní kapacity. Tramvaje stejně jako v mnoha dalších městech, začíná na přelomu 19. a 20. století.⁵²

⁵¹ STATUTÁRNÍ MĚSTO OPAVA. *Městská nej.* [online]. OPAVA-CITY.CZ [16. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.opava-city.cz/cs/mestska-nej>

⁵² DOPRAVNÍ PODNIK OPAVA. *Historie.* [online]. ODBORYD POPAVA.CZ [04. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.odborydpopava.cz/historie-mhd>

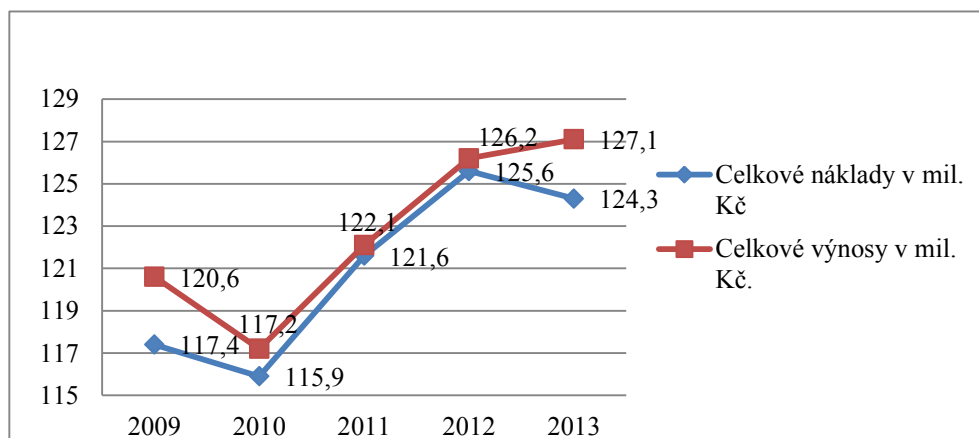
3.9.1 Městský dopravní podnik Opava, a. s.

MDPO byl založen jako akciová společnost a vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Ostravě. Zakladatelem a jediným akcionářem MDPO je Statutární město Opava. MDPO zabezpečuje dopravní obslužnost ve městě Opavě na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy. Podnik ji s městem v roce 2008 uzavřel na 10 let. MDPO provozuje 14 autobusových linek s celkovou délkou 140 km, 11 trolejbusových linek s celkovou délkou 63 km. MDPO zaměstnával v roce 2009 celkem 186 zaměstnanců, z toho 118 řidičů a toto číslo se v průběhu let téměř nezměnilo, neboť současný stav je 181 zaměstnanců, z nichž jsou 116 řidiči.⁵³

3.9.2 Hospodaření Městského dopravního podniku Opava, a.s.

MDPO měl v roce 2013 kladný hospodářský výsledek, v průběhu celého sledovaného období měl MDPO kladná hospodářský výsledek, až na výjimku v roce 2009, kde činil 3,2 mil. Kč. Přesná čísla všech nákladů a výnosů MDPO za pětileté sledované období nám ukazuje následující Obr. 3.17.

Obr. 3.17 Celkové výnosy a náklady MDPO v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv MDPO, a.s.

Počet cestujících MDPO měl jako u většiny podniků klesající tendenci. Pokud bychom srovnali roky 2009 a 2013 zjistili bychom, že celkově došlo k poklesu přepravených o cca 1 mil. osob. Celý průběh tohoto poklesu je vidět v tabulce. Roku 2012 bylo přepraveno nejméně a to 10,69 milionů cestujících.

⁵³ SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. [online]. SDP-CR [14. 02. 2013]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>.

Tab. 3.25 Počet cestujících MHD MDPO (v tis. osob)

Opava	2009	2010	2011	2012	2013
	11 953	11 841	11 286	10 750	10 693

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Co se týká tržeb, tak ty představovaly částky okolo 50 mil. Kč. Do roku 2010 jdou rostoucím tempem, ale od roku 2011 klesajícím, což je stejné jako u přepravovaných osob, tam šlo zpočátku o rostoucí počet přepravených osob.

Tab. 3.26 Tržby z MHD (v tis. Kč)

Opava	2009	2010	2011	2012	2013
	51 530	53 494	52 091	50 476	48 971

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

V některých letech byly investice do obnovy vozového parku nulové, což vidíme v tabulce, tedy roky 2009 a 2013. V roce 2010 byly investice největší a dosahovaly 61 mil. Kč. Kde 37 mil. Kč byly vlastní zdroje a zbylých 24 mil. Kč ostatní zdroje. Rok 2012 sice investoval do obnovy vozového parku, ale jen částkou 17 mil. Kč, což je skoro třetinová částka oproti roku 2010.

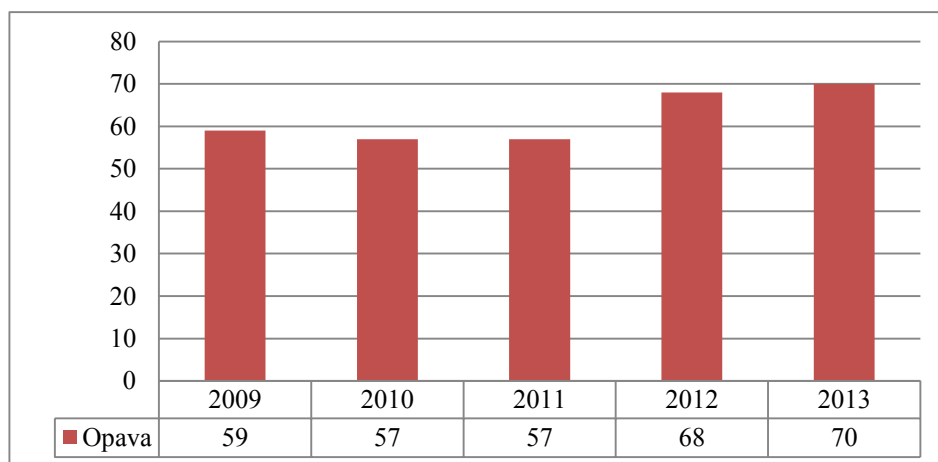
Tab. 3.27 Investice MDPO do obnovy vozového parku (mil. Kč)

Opava	2009	2010	2011	2012	2013
	0	61	43,1	17	0

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DSP

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby se v roce 2010 a 2011 držely na stejných číslech, kde šlo o kompenzaci města za poskytnuté veřejné služby o 57 mil. Kč. Od roku 2012 šla kompenzace za veřejné služby rostoucím tempem a v roce 2013 dosáhla 70 mil. Kč.

Obr. 3.18 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Opavě za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv MPDO, a.s.

3.10 Karlovy Vary

Karlovy Vary jsou statutární město v západních Čechách a metropole Karlovarského kraje. Počet obyvatel se pohybuje kolem 50 tisíc a rozloha činí 59,10 km². Město je významným lázeňským střediskem. Je to nejnavštěvovanější lázeňské město v Česku.

Na počátku 20. století se v Karlových Varech uvažovalo o vybudování tramvajové dopravy. Před zahájením výstavby přišla 1. světová válka a plánům byl konec. Z tohoto důvodu byl prvním provozovatelem autobusové dopravy František Fokus, který se svými společníky založil „Karlovarskou omnibusovou společnost“. Ta byla jediným provozovatelem autobusové dopravy až do 2. světové války. Od vzniku DPMKV se hromadná doprava ve městě začala rychle rozvíjet. Několikanásobně se zvýšil počet pravidelných linek, počet autobus, také i najetých kilometrů a přepravovaných osob.⁵⁴

3.10.1 Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s.

DPKV vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Karlových Varech. Zakladatelem a jediným akcionářem DPKV je Statutární město Karlovy Vary. DPKV zabezpečuje dopravní obslužnost ve městě Karlovy Vary na základě Smlouvy o závazku

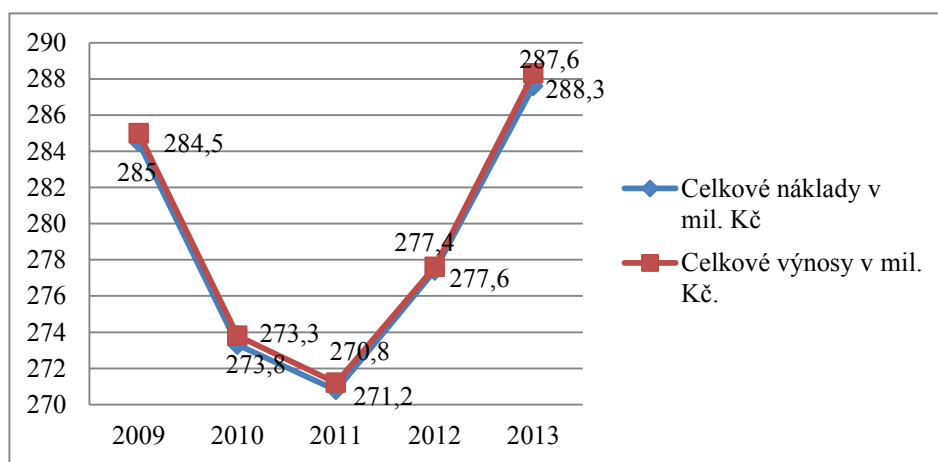
⁵⁴ DOPRAVNÍ PODNIK KARLOVY VARY. *Historie hromadné dopravy v Karlových Varech*. [online]. DPKV.CZ [01. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpkv.cz/cz/historie-hromadne-dopravy-karlovy-vary>

veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, kterou je uzavřená s městem. DPKV provozuje 21 autobusových linek s celkovou délkou 314 km. Dopravní podnik zaměstnával v roce 2013 celkem 253 zaměstnanců, což je o 7 méně než v předchozím roce. S poklesem zaměstnanců, se také snížil počet řidičů MHD.

3.10.2 Hospodaření dopravního podniku Karlovy Vary a.s.

DPKV v posledních dvou letech dosáhl kladného hospodářského výsledku, stejně jako v předchozích letech. Hospodářský výsledek během námi sledovaného období je velice těsný. Z Obr. 3.19 vidíme, že největších výnosů dosáhl DPKV v roce 2013.

Obr. 3.19 Celkové výnosy a náklady DPKV v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv

Počet přepravených osob DPKV se pohybuje za pětileté období okolo 14 milionů osob. Avšak tyto výkyvy jsou minimální. Roku 2013 bylo přepraveno 13,158 milionů cestujících 67 autobusy. Celý průběh počtu cestujících je vidět v tabulce.

Tab. 3.28 Počet cestujících MHD DPKV za období 2009-2013 (v tis. osob)

Karlovy Vary	2009	2010	2011	2012	2013
	13 985	14 333	14 318	13 436	13 158

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Tržby z městské hromadné dopravy se pohybují okolo 65 mil. Kč. První dva roky jdou rostoucím tempem, stejně jako počet přepravovaných osob v dopravě. V roce 2012 tržby stouply o cca 2,5 mil. Kč oproti předešlému roku, zatímco počet osob se během tohoto období snížil.

Tab. 3.29 Tržby z MHD DPKV(v tis. Kč)

Karlovy Vary	2009	2010	2011	2012	2013
	65 223	67 960	62 837	65 174	63 728

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Investice do obnovy vozového parku vidíme v následující tabulce, která nám ukazuje, že během pětiletého období došlo k poklesu investic o polovinu. V prvních dvou letech byl příspěvek státu, který činil v roce 2009 4,8 mil. Kč a v roce 2010 investice 0,8 mil. Kč. V roce 2009 byl jako jediný i příspěvek města. Další tři roky byly jak bez příspěvků státu, tak i města. V následujících letech se investice skládaly z vlastních a ostatních zdrojů.

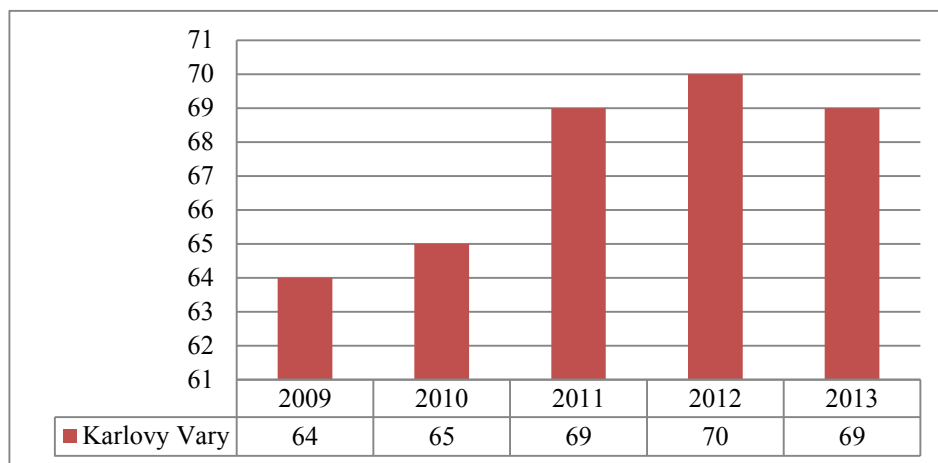
Tab. 3.30 Investice DPKV do obnovy vozového parku (mil. Kč)

Karlovy Vary	2009	2010	2011	2012	2013
	36,7	11,4	31,3	26	18,8

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby během sledovaného pětiletého období vzrostly od 64 až po 69 mil. Kč. Největší kompenzace za veřejné služby od krajů a obcí bylo poskytnuto v roce 2011, kde šlo o kompenzaci v hodnotě 3,6 mil. Kč.

Obr. 3.20 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Karlových Varech za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPKV, a.s.

3.11 Jihlava

Statutární město, které bylo původně pouze moravské. Dnes leží po obou stranách česko-moravské zemské hranice, které jsou z části tvořené řekou Jihlavou. Jihlava

je historické město, založené ve 13. století jako hornické, kde se provozovala těžba stříbra. Město je od roku 2000 centrem Kraje Vysočina. V současné době ve městě žije 50 598 obyvatel. Rozloha města je 78,85km².

Tramvajová dráha spojující centrum města s dnešním hlavním nádražím byla v Jihlavě v provozu v letech do roku 1948. Po druhé světové válce bylo rozhodnuto o zrušení zastaralé a nevyhovující tramvajové dopravy a jejím nahrazení dopravou trolejbusovou. Nejprve byla jihlavská tramvajová trať zkrácena a pak tramvaje vyjely naposledy. Přibližně za měsíc je nahradily trolejbusy. První trolejbusy vyjely do ulic Jihlavy téhož roku. Trolejbusová doprava byla zpočátku v Jihlavě situována v konturách zrušené tramvajové dráhy mezi hlavním nádražím ČSD a náměstím Míru v centru města. První městský autobus vyjel v roce 1942 jako posila vzrůstajícího provozu na elektrické dráze. V období postupného rušení tramvajového provozu v Jihlavě a výstavby trolejbusové dráhy zajišťovaly pak v různém rozsahu náhradní dopravu centra k nádraží tři autobusy.⁵⁵

3.11.1 Dopravní podnik města Jihlavy, a. s.

Dopravní podnik města Jihlava, a. s. (DPMJ) byl založen jako akciová společnost a vznikl zapsáním do obchodního rejstříku Krajského soudu v Jihlavě. Zakladatelem a jediným akcionářem DPMJ je Statutární město Jihlava. DPMJ zabezpečuje dopravní obslužnost ve městě Jihlavě na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, kterou uzavřel s městem. DPMJ provozuje 9 autobusových linek s celkovou délkou přesahující 71 km a 5 trolejbusových linek s celkovou délkou 37 km. I počet zaměstnanců od roku 2009 do roku 2013 se držel na téměř identických číslech. První dva roky měly stejný počet zaměstnanců a v pozdějších letech se počet zaměstnanců mírně snižoval. Počet řidičů se také téměř neměnil a bylo jich cca 96.⁵⁶

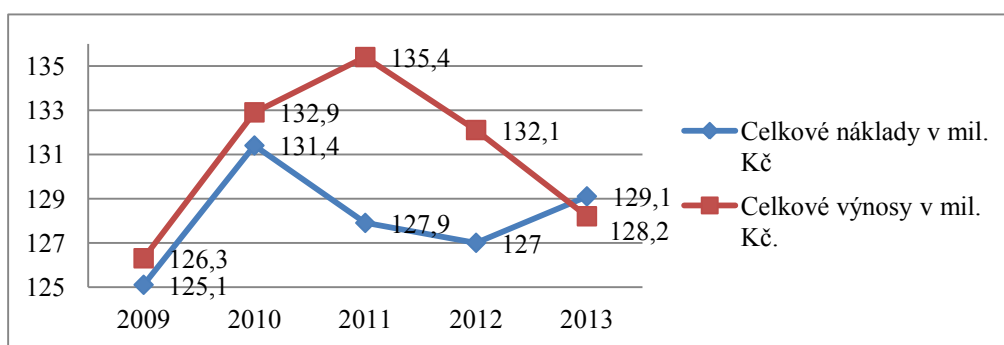
3.11.2 .Hospodaření dopravního podniku města Jihlavy a.s.

DPMJ dosáhl v roce 2013 kladného hospodářského výsledku i v předchozím roce, kde byl hospodářský výsledek 5 mil. Kč. Z následujícího grafu na Obr. 3.21 můžeme vidět, jak se vyvíjel hospodářský výsledek během pěti let.

⁵⁵ MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Historie*. [online]. MHDCR.BIZ [02. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.mhdcr.biz/dp/jihlava/historie.htm>

⁵⁶ DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA JIHLAVY. *O společnosti*. [online]. [14. 02. 2015] Dostupné z: http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com_content&task=view&id=23&Itemid=22

Obr. 3.21 Celkové výnosy a náklady DPMJ v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMJ, a.s.

Počet přepravených osob DPMJ od roku 2009 vykazuje skoro stejné hodnoty. Poslední rok za sledované pětileté období, tedy rok 2013 ukazuje, že bylo přepraveno 13,77 miliónu osob, tedy nejvíce za pětileté období.

Tab. 3.31 Počet cestujících MHD DPMJ za období 2009-2013 (v tis. osob)

Jihlava	2009	2010	2011	2012	2013
	13 720	13 690	13 745	13 530	13 777

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Jihlavské tržby z MHD byly nejvíce v letech 2010 – 2011, kde dosahovaly okolo 54 tisíc Kč. V roce 2013 tomu bylo naopak, tržby dosahovaly nejnižších čísel, celou situaci můžeme vidět v následující Tab. 3. 32.

Tab. 3.32 Tržby z MHD (v tis. Kč)

Jihlava	2009	2010	2011	2012	2013
	51 613	54 312	53 530	50 232	47 862

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Další tabulka nám ukazuje investice DPMJ do vozového parku, které byly v posledních letech velmi vysoké. Velký podíl na tom mají dotace z Evropské unie, které třeba v roce 2011 tvořily 100 miliónů korun. Dotace z EU získal i v letech 2009 a 2010 a v tu dobu tvořily kolem 90% všech peněz investovaných do vozového parku.

Tab. 3.33 Investice DPMJ do obnovy vozového parku (mil. Kč)

Jihlava	2009	2010	2011	2012	2013
	79,2	49,5	119,2	41	0

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby ve městě v námi sledovaném období rostou až do roku 2012. V roce 2013 kompenzace za veřejné služby poklesla o 3 mil. Kč oproti předešlému roku. Ani jeden rok nepřesáhly hranici 60 mil. Kč za poskytnuté veřejné služby. Největší částku kompenzace poskytly obce v roce 2012 ve výši 1,5 mil Kč a kraje v roce 2009, kde šlo o kompenzaci 4,29 mil. Kč.

Obr. 3.22 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Jihlavě za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMJ, a.s.

3.12 Liberec

Jde o statutární město na severu Čech a také o krajské město Libereckého kraje, které má přes 100 tisíc obyvatel a je tak pátým největším městem ČR a třetím největším městem v Čechách. Okres Liberec se skládá z 59 obcí, kde liberecký obvod obce s rozšířenou působností je 28 obcí. Rozloha města Liberec je 106,09 km².

Městská doprava ve městě Liberci má více než stoletou tradici. Tramvaje v Liberci jsou provozovány od roku 1897. Dopravu provozovaly samostatné firmy, které byly v letech 1948 až 1960 sloučeny v Dopravní komunální podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou se sídlem v Liberci. Na městskou linku vyjely první autobusy v Liberci v roce 1927. Jelikož je v současnosti Liberec jediným městem v České republice, které provozuje ještě tramvajovou dopravu na rozchodu kolejí 1000 mm.⁵⁷

⁵⁷ DOPRAVNÍ PODNIK MĚST LIBERCE A JABLONCE N. N., A.S. *Historie*. [online]. DPMLJ.CZ [13. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/historie>

3.12.1 Dopravní podnik města Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.

Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. (DPMLJ) zajišťuje MHD ve městech Liberci a Jablonci nad Nisou včetně příměstských obcí. Společnost vznikla pod názvem Dopravní podnik města Liberce, a. s (DPML). Hlavní činností dopravního podniku je provozování MHD, dále povinnost vyhlašovat výběrová řízení pro přidělování zakázek ve veřejné dopravě. Od roku 2011 se na provozu MHD v Liberci podílí společnost BusLine a. s., na základě subdodávky pro DPMLJ. Provoz MHD v Liberci je v současnosti zajišťováno 24 autobusy.

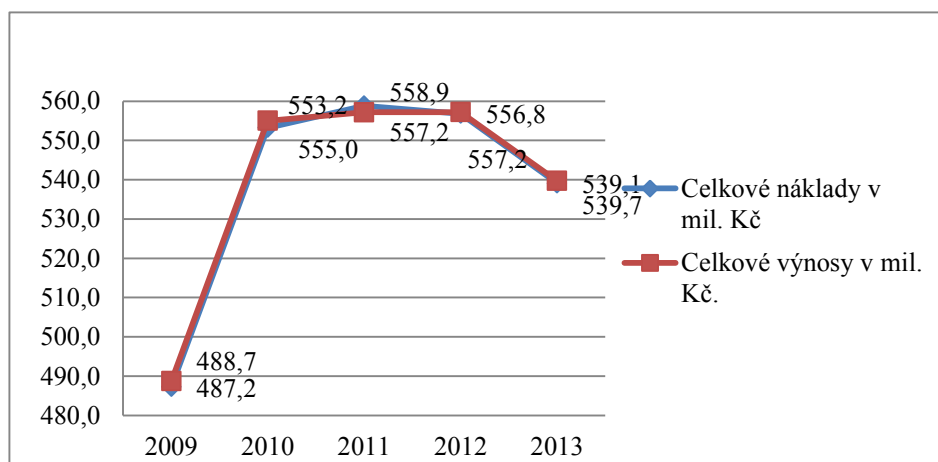
V současné době hlavním akcionářem DPMLJ je Statutární město Liberec, které má okolo 99,5% akcií, a druhým akcionářem je Statutární město Jablonec nad Nisou s cca 0,35 % akcií. DPMLJ patří k pěti největším dopravním podnikům v ČR. V roce 2013 přepravil největší počet cestujících, celkem bylo přepraveno 43,5 milionů cestujících, tedy o 14. mil. osob více než v roce 2009. V obou městech bylo převezeno na 69 autobusových linkách. Délka těchto linek dosahuje 593 km. Společnost rovněž provozuje tramvajovou dopravu na 4 linkách. Celková délka těchto linek je 35 km. Rok 2009 byl pro společnost významným, protože společnost byla začleněna do Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje. A dále v tomto roce dopravní podnik převzal zajišťování dopravní obslužnosti v rámci MHD v Jablonci nad Nisou. Podnik zaměstnával v roce 2013 362 osob, přičemž 164 zaměstnanců tvořili řidiči.⁵⁸

3.12.2 Hospodaření Dopravního podniku Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s.

Z hlediska výnosů a nákladů došlo v roce 2010 oproti roku 2009 k prudkému zvýšení, zatímco v roce 2011 bylo zvýšení oproti předchozímu roku jen mírné. I přes výkyvy dopravní podnik dosahoval kladného hospodářského výsledku a vždy byl v zisku. Vývoj celkových výnosů a nákladů znázorňuje následující Obr. 3. 23 kde vidíme srovnání za pětileté období.

⁵⁸ SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. [online]. SDP-CR.CZ [14. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>.

Obr. 3.23 Celkové výnosy a náklady DPMLJ v letech 2009-2013 (v tis. Kč).



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMLJ, a.s.

Počet přepravených osob autobusovou dopravou v roce 2013 činil 34 milionů. Další dopravní prostředek v liberecké MHD tvoří tramvaje. Počet přepravených osob tramvajemi dosáhl 9,5 milionů osob. Šlo o rok 2013, kde bylo přepraveno nejvíce osob městskou hromadnou dopravou, cca poloviční počet oproti roku 2009, tedy cca 14 mil. osob.

Tab. 3.34 Počet přepravených osob MHD DPMLJ za období 2009-2013 (v tis. osob)

Liberec	2009	2010	2011	2012	2013
	29 201	35 815	32 508	32 656	43 574

Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv SDP

Tržby z komerční dopravy v roce 2011 činily přes 10 mil. Kč. Část tržeb z reklamy byla v roce 2011 využita k vyrovnání ztráty z MHD. Z hlediska nákladů došlo v roce 2011 k mírnému zvýšení oproti roku 2010. Oproti roku 2009 se tržby v roce 2013 zvedly a dosáhly částky 202,13 mil. Kč.

Tab. 3.35 Tržby z MHD (v tis. Kč)

Liberec	2009	2010	2011	2012	2013
	162 047	192 460	190 552	192 236	202 133

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

V Liberci se investice do obnovy vozového parku pohybovaly v milionových částkách. Investice každým rokem rostly, jen během roku 2010 a 2011 se téměř nezměnily.

Jedině v roce 2010 se investice skládaly jak z vlastních zdrojů, příspěvku státu a ostatních zdrojů. V roce 2013 byly investice sice největší, ale šlo pouze o investice z vlastních zdrojů.

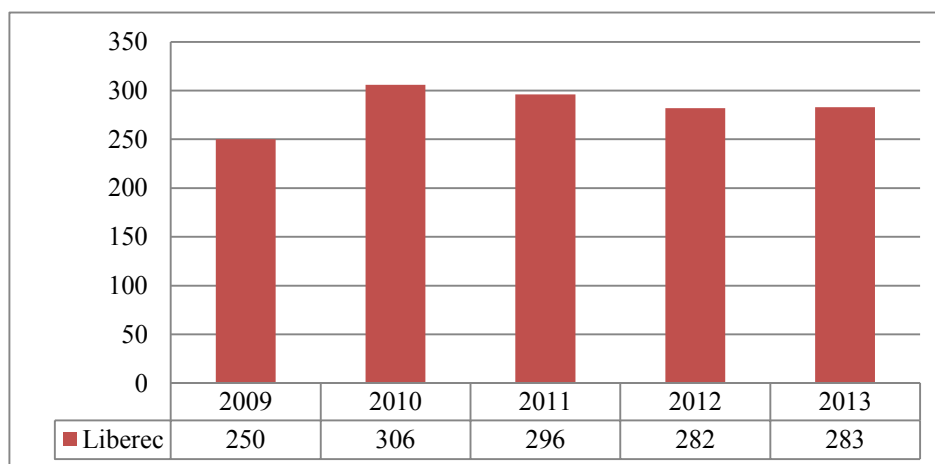
Tab. 3.36 Investice do obnovy vozového parku (v mil. Kč)

Liberec	2009	2010	2011	2012	2013
	25,9	32	32,1	41	73,3

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Za poskytnuté veřejné služby DPMLJ poskytlo město v roce 2013 kompenzaci ve výši 283 mil. Kč. Krajský úřad poskytl největší kompenzaci v roce 2010, kde šlo o 36,2 mil Kč. Co se týká obce, ta poskytla největší částku za pětileté období v roce 2011, kde kompenzace za veřejné služby dosáhla výše 47,8 mil. Kč.

Obr. 3.24 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Jihlavě za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv

3.13 Zlín

Je statutární město na východě Moravy. Leží v údolí řeky Dřevnice na rozhraní Hostýnských a Vizovických vrchů. Jde o centrum Zlínského kraje a má necelých 80 tisíc obyvatel. Jeho rozloha je 102,83 km².⁵⁹

Městská doprava byla zajišťována od 30. let autobusy, v roce 1928 byla zahájena hromadná doprava třemi autobusy. V roce 1940 zřídila správa OZVD (Otrokovice-Zlínsko-Vizovická

⁵⁹ OFICIÁLNÍ STRÁNKY MĚSTA ZLÍN. *Historie a současnost Zlína*. [online] ZLIN.EU [16. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/historie-a-soucasnost-zlina-cl-5.html>

dráha) další městskou autobusovou linku. Dále probíhaly přípravy na zavedení trolejbusové dopravy.⁶⁰

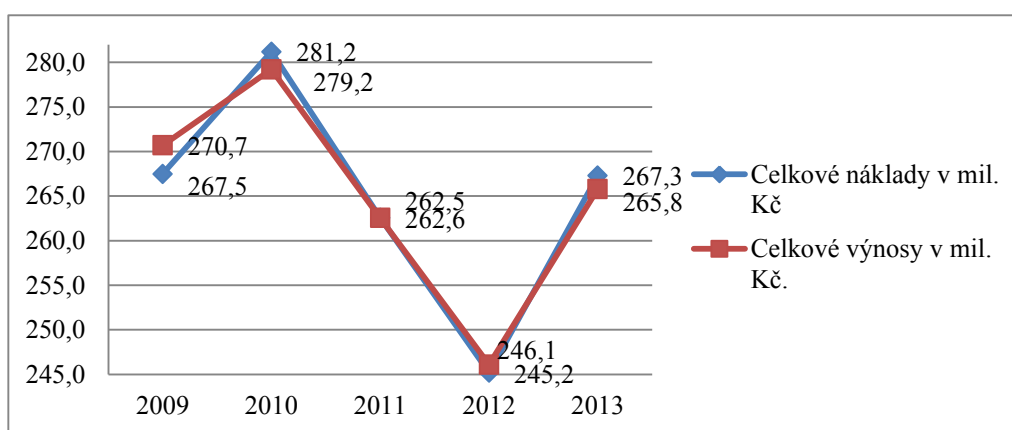
3.13.1 Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.

Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o. (DSZO) je zapsána v obchodním rejstříku. Společnost je provozovatelem MHD na území měst Zlína a Otrokovice. Město Otrokovice je vlastníkem 13% obchodního podílu a Statutárnímu městu Zlín spolu s obcí Želechovice nad Dřevnicí, té náleží 87 % podílu, přičemž 97,54% je spoluvlastnický podíl, který patří městu Zlín. Zbývajících 2,46 % podílu vlastní obec Želechovice nad Dřevnicí. DSZO uzavřela s výše jmenovanými obcemi smlouvy o úhradě prokazatelné ztráty z provozu MHD. DSZO má 56 trolejbusových vozidel na 13 linkách dlouhých 108 km, s průměrným stářím trolejbusů 11 let. Autobusů vlastní 56, které jezdí na 14 linkách o délce téměř 137 km. Průměrné stáří autobusů je 9 let. V roce 2013 přepravil podnik více jak 31,8 milionů osob. Společnost zaměstnává v současné době 331 zaměstnanců, z toho je 184 řidičů.⁶¹

3.13.2 Hospodaření Dopravní společnosti Zlín - Otrokovice, s.r.o.

V roce 2011 dosáhly výnosy spolu s náklady skoro shodné částky, kdy šlo o 262 mil. Kč. Celkové náklady jsou tvořeny z osobních nákladů, které tvořily v roce 2013 48%. Z Obr. 3.25. vidíme, že jak výnosy, tak i náklady šly během let střídavým tempem.

Obr. 3.25 Celkové výnosy a náklady DSZO v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DSZO, a.s.

⁶⁰ TROLEJBUSY. Historie trolejbusové dopravy ve Zlíně. [online]. TROLEJBUSY.WZ.CZ [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://trolejbusy.wz.cz/>

⁶¹ SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. [online]. SDP-CR [14. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>.

Počet přepravených cestujících ve sledovaném pětiletém období se nijak významně neměnil, první tři roky byly skoro identické a pohybovaly se okolo 35 milionů osob. V následujících letech přišel pokles cestujících o cca 3,5 mil. osob

Tab. 3.37 Počet cestujících MHD DSZO za období 2009-2013 (v tis. osob)

Zlín - Otrokovice	2009	2010	2011	2012	2013
	35 934	35 314	35 144	32 335	31 866

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

V roce 2013 dosahovaly tržby z MHD částky téměř 119 mil. Kč, což je jako druhé největší za sledované pětileté sledované období.

Tab. 3.38 Tržby z MHD (v tis. Kč)

Zlín - Otrokovice	2009	2010	2011	2012	2013
	108 722	108 262	106 138	119 506	118 952

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Podobně jako ostatní dopravní podniky investoval DSZO nemalé finanční prostředky do nákupu nových dopravních prostředků, modernizace a rekonstrukce majetku. Výše dotace na provoz MHD v roce 2013 se pohybuje v průměru kolem 103 mil. Kč. V tabulce můžeme vidět investice, které v roce 2013 dosahují částky 121 mil. Kč.

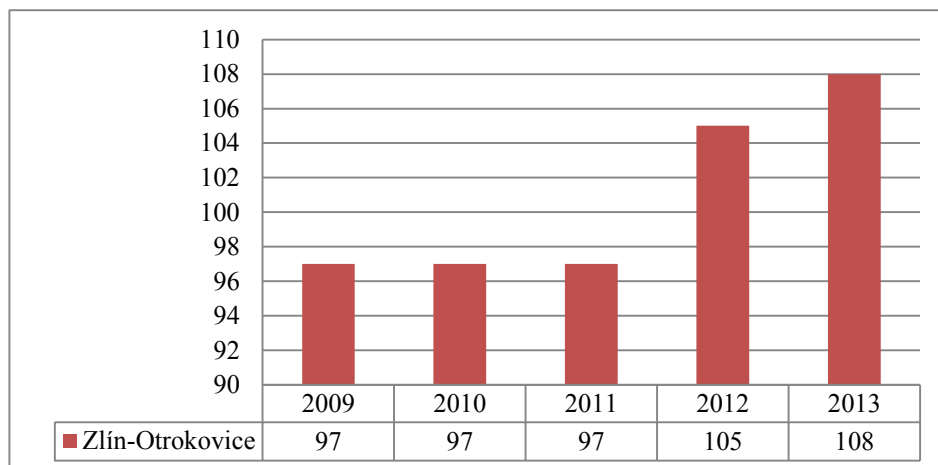
Tab. 3.39 Investice DSZO do obnovy vozového parku (mil. Kč)

Zlín - Otrokovice	2009	2010	2011	2012	2013
	9,2	11,8	9,1	28	121

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Kompenzace za poskytnuté veřejné služby DSZO, které poskytlo město, byly první tři roky 97 mil. Kč, od roku 2011 rostly a v roce 2013 město poskytlo kompenzaci za veřejné služby ve výši 108 mil. Kč, což je oproti prvním třem letům navýšení o 11 mil. Kč. U měst se pohybovalo okolo 4 mil. Kč a obce poskytovaly kompenzaci během let cca 14,5 mil. Kč.

Obr. 3.26 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby Zlín - Otrokovice za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DSZO, s.r.o.

3.14 Pardubice

Jde o univerzitní a statutární město na východě Čech. Je to metropole Pardubického kraje s výraznou správní, obytnou, obslužnou a výrobní funkcí pardubicko-hradecké aglomerace. Leží ve východní části Polabí na soutoku řek Labe a Chrudimky. Mají více jak 89 tisíci obyvatel a jsou desátým největším městem Česka. Rozloha Pardubice je 82,655km².

O městské hromadné dopravě se začalo hovořit na přelomu 19. a 20 století. Pardubice však musely počkat až do roku 1950, kdy byl založen Dopravní komunální podnik města. V roce 1950 vyjely první autobusy. Roku 1952 vyjelo 6 slavnostních trolejbusů. Autobusové linky se v 80. a 90. letech také prodlužovaly do okolních obcí.⁶²

3.14.1 Dopravní podnik města Pardubic a. s.

MHD ve městě Pardubicích provozuje společnost Dopravní podnik města Pardubic a. s. (DPMP). Zakladatelem této společnosti je Statutární město Pardubice. Firma byla zapsána do obchodního rejstříku. DPMP se zabývá zejména podnikáním v oblasti MHD. Je zajišťována provozováním autobusových a trolejbusových linek. Ročně převeze přes 26 milionů cestujících na 20 příměstských autobusových linkách o délce 406 km a 10 trolejbusových linkách s délkou dosahující 158 km. Vozový park pardubické MHD čítá celkem 130 vozů. Z toho je 74 autobusů s průměrným stářím 6,6 roků.

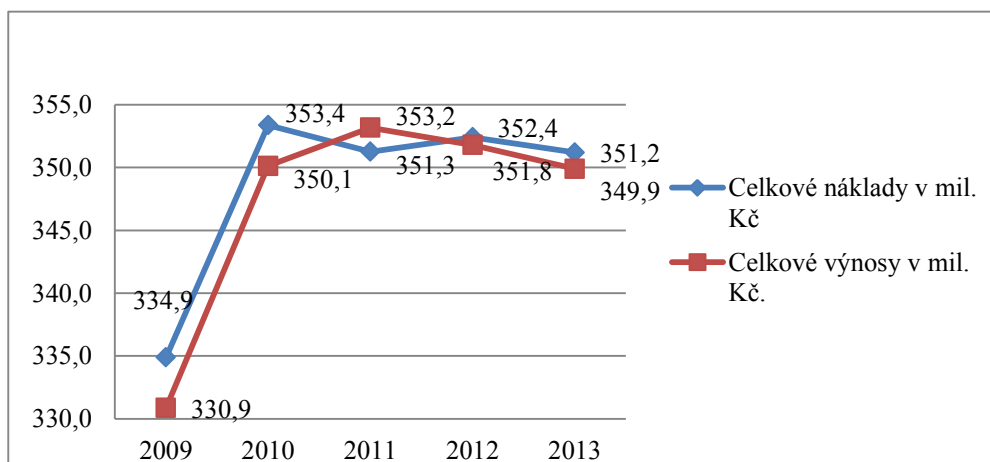
⁶² PARUBICE. *Geografie*. [online]. PARDUBICE.EU [18.01.2015] Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/informace-o-meste/geografie/>

Další jsou trolejbusy, těch je 56 a průměrné stáří je více jak 10 let. DPMP zajišťuje dopravní obslužnost na území města Pardubic na základě Smlouvy o zajištění závazku veřejné služby ostatní dopravní obslužnosti na území města Pardubic na léta 2009-2018.⁶³

3.14.2 Hospodaření Dopravního podniku města Pardubice a.s.

Z Obr. 3. 27, který se týká kompenzace za poskytnuté veřejné služby, vidíme, že první rok, tedy rok 2009, vykazoval nejnižší náklady i výnosy. Další rok jak náklady, tak výnosy vzrostly o cca 20 mil. Kč a v následujících letech vykazovaly podobná čísla.

Obr. 3.27 Celkové náklady a výnosy DPMP v letech 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DPMP a.s.

Od roku 2009, kdy počet přepravených osob byl 28,4 mil. osob, byl zaznamenán každoroční pokles cestujících MHD. Přehled o vývoji počtu cestujících udává tabulka.

Tab. 3.40 Počet cestujících MHD DPMP za období 2009-2013 (v tis. osob)

Pardubice	2009	2010	2011	2012	2013
	28 419	27 744	26 296	27 178	26 204

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Pokles objemu přepravených cestujících se odrazil na snížení tržeb z MHD. V roce 2011 doznaly výnosy tržeb z MHD meziročního rozdílu cca 2 mil. Kč. Přes zmiňovaný pokles přepravených osob bylo v roce 2010 dosaženo vyšších tržeb oproti roku 2009, a to absolutně o 1,08 mil. Kč.

⁶³ SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. [online]. SDP-CR [14. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>.

Tab. 3.41 Tržby z MHD (v tis. Kč)

Pardubice	2009	2010	2011	2012	2013
	119 917	120 512	118 670	119 280	117 199

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Z pohledu financování investic byl v roce 2013 obnoven a modernizován vozový park za 38,2 mil. Kč. Přehled poskytnutých finančních prostředků DPMP do obnovy vozového parku v letech 2009-2013 ukazuje, že bylo investováno z vlastních zdrojů, z příspěvku státu a města.

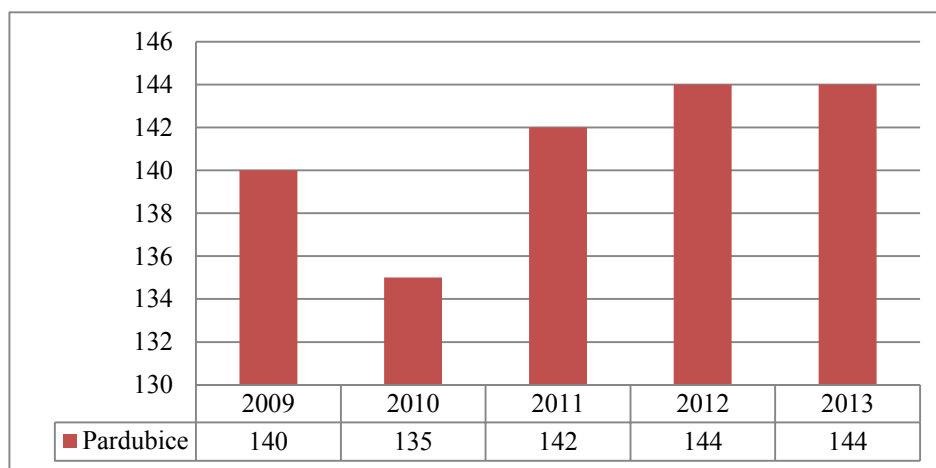
Tab. 3.42 Investice DPMP do obnovy vozového parku (mil. Kč)

Pardubice	2009	2010	2011	2012	2013
	57,1	35,7	53,4	42	38,2

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDP

Město Pardubice každoročně zvyšuje dotace na dopravní obslužnost, s výjimkou roku 2010, kde šlo o pokles oproti předchozímu roku o 5 mil Kč. Největší kompenzace byla poskytnuta městem v roce 2013, šlo o částku 144 mil. Kč. Obce poskytují částky okolo 0,5 mil. Kč, zatímco u krajů jde o částku několikrát vyšší, kdy se pohybuje okolo 9,5 mil. Kč.

Obr. 3.28 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby města Pardubice za období 2009-2013 (v mil. Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DPMP a.s.

4 Zhodnocení, návrhy a doporučení

Městská hromadná doprava je v každém městě organizována i financována samostatně, avšak dopravci mají řadu společných záležitostí a problémů:

- provozují podobná vozidla,
- mají podobné řídicí a odbavovací systémy a řadu dalších technických zařízení,
- řídí se stejnou legislativou,
- řeší podobné organizační problémy.

Tato kapitola bude srovnávat dopravní podniky vybraných měst na základě níže zvolených kritérií a ukazatelů. Pro hodnocení dopravy je možno použít množství hodnoticích kritérií.

V našem případě bylo vybráno celkem 20 kritérií, které budou srovnávány a analyzovány.

Kritéria lze rozdělit do tří základních skupin.

a) *provozní kritéria*: kritéria, které souvisejí s provozem, bez závislosti na dopravních a finančních výkonech, např. časová dostupnost centra města či zastávek MHD, charakteristiky dopravní sítě MHD,

b) *výkonová kritéria*: kritéria hodnotící výkon dopravy, např. vozové km, které byly ujeté, místové km, apod.,

c) *ekonomická kritéria*: řeší náklady, které vznikly provozováním dopravy vztaženými na výkony dopravy, jedná se např. o náklady za spotřebovaný materiál, nákup pohonných hmot, osobní náklady, spotřebované služby.⁶⁴

4.1 Provozní kritéria

Dopravní proces je charakterizován nabídkou dopravy a je také soustavou ukazatelů tzv. provozu a provozních výkonů. Ukazatele jsou spojovacím článkem mezi dopravou a náklady dopravního podniku. Jejich velikost určuje velikost nákladů spojených s přemísťováním osob. Provozní výkony vozů, které jsou používány v osobní dopravě vycházejí z:

- doby obratu dopravního prostředku MHD,

⁶⁴ OLIVKOVÁ, Ivana. Metody hodnocení městské hromadné dopravy. [online]. 2007[cit. 2015-03-05]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/07_2007/olivkova.pdf

- jízdního výkonu vozidla v ujetých kilometrech,
- technické rychlosti (km/h) vozidla v městském provozu,
- provozní délky dopravní sítě MHD,
- provozní délky linek,
- průměrné vzdálenosti mezi zastávkami linek na dopravní síti,
- hustoty dopravní sítě.⁶⁵

4.1.1 Hustota dopravní sítě

Je počet provozní délky dopravní sítě připadajících na 1 km² plochy obsluhované oblasti a vypočítá se podle následujícího vzorce:

$$\delta = L / S \quad [\text{km} / \text{km}^2]$$

Kde:

δhustota dopravní sítě MHD [km / km²]

L.....provozní délka dopravní sítě MHD [km / km²]

S.....plocha dopravní oblasti [km²]

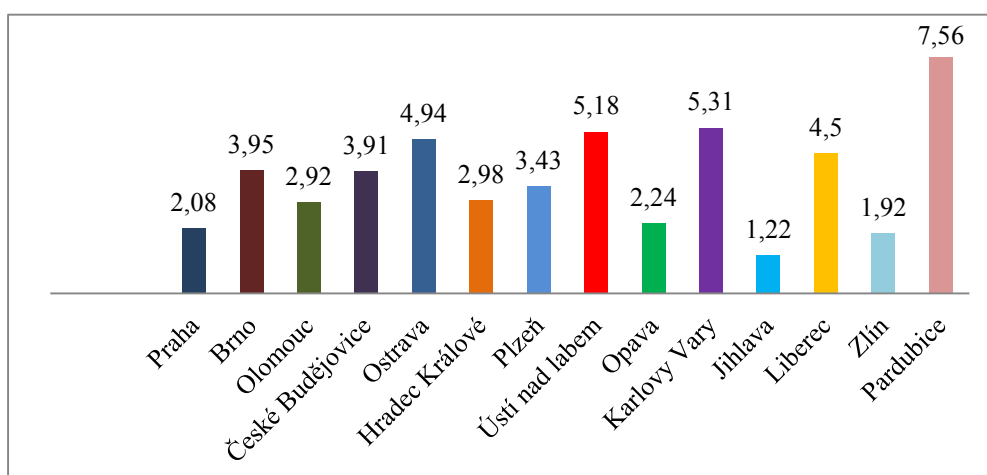
Při srovnání hustoty dopravní sítě u statutárních měst, jde vidět, že nejhustší síť mají Pardubice (7,56 km/km²), ale i Karlovy Vary (5,31 km²) i Ústí nad Labem (5,18 km²). Naopak nejřidší síť je v Jihlavě (1,22 km²) a ve Zlíně (1,92km²).⁶⁶

Přehled všech hustot dopravní sítě MHD ve statutárních městech v roce 2014 ukazuje následující Obr. 4.1.

⁶⁵ MELICHAR, Vlastimil, JEŽEK, Jindřich. Ekonomika dopravního podniku. str. 5

⁶⁶ SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ. Výroční zpráva za rok 2013.[online]. SDPČR [01. 01. 2015]. Dostupné z: https://www.email.cz/download/i/hQF41MJfxDHDC3OR6jlh-oycLxabUfOu5xJBqGlvgoYAAQ3zj8NiEjDGEO069kMdaeJxTZuQ/Vyrocní_zprava_SDP_2013.pdf

Obr. 4.1 Hustota dopravní sítě MHD ve statutárních městech v roce 2014



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

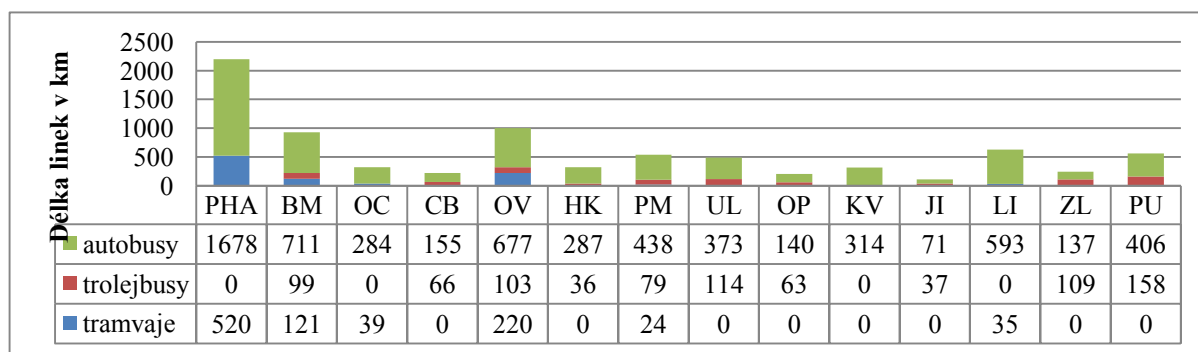
4.1.2 Provozní délka linek

Ukazuje vzdálenost, která je měřena podle os dopravní cesty, po které je vedena linka mezi výchozí a konečnou zastávkou.⁶⁷ Dá se říci, že délka linek závisí na velikosti města, a tudíž se od délky linek také odvíjí cenové tarify městské hromadné dopravy.

Obr. 4.2 znázorňuje graf, který obsahuje součet provozních délek všech pravidelných linek MHD ve 14 vybraných městech. Největší délky dosahuje města Praha s celkovou délkou linek 2198 km, z toho tramvaje (520 km) a autobusy (1678 km) a metro. Druhou nejdelší provozní délku linek má Ostrava - 1 000 km, z toho tramvaje 220 km, trolejbusy 103 km a autobusy 677 km. Následuje Brno, které má délku linek 931 km. Naopak nejmenší délku linek mají města jako je Jihlava (108 km), Opava (203) a České Budějovice (221). Všechna města nám zobrazuje následující Obr. 4.2.

⁶⁷ PERNER'S CONTACTS. *Metody hodnocení městské hromadné dopravy*. [online]. UPCE.CZ [05. 02. 2015]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/07_2007/olivkova.pdf

Obr. 4.2 Součet provozních délek linek MHD, 2013



Zdroj: Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků

Cenové tarify za MHD se odvíjejí od celkové délky provozovaných linek, tedy budeme porovnávat ceny měsíčního a čtvrtletního jízdného v závislosti na délce linek provozovaných jednotlivými dopravními podniky. Poměrná cena měsíčního jízdného k celkové délce linek se pohybuje ve vybraných městech v rozmezí 0,23 Kč až 4,58 Kč. Můžeme říci, že rozdíly mezi jednotlivými městy jsou velké. Nejlépe je na tom v měsíčním jízdném Praha, Ostrava spolu s Pardubicemi dosahují stejné částky. Nejvyšší částku dosahuje město Jihlava a po něm Opava. Vše nám ukazuje následující tabulka, kde je také čtvrtletní jízdné, které nám spolu s měsíčním dokazuje tvrzení, že obě kategorie jsou úzce propojeny.

Tab. 4.1 Poměrná cena měsíčního a čtvrtletního jízdného k celkové délce linek

Město	Jízdné/délka linky celkem	
	Měsíční jízdné	Čtvrtletní jízdné
Praha	0,23	0,64
Brno	1,69	0,68
Olomouc	1,16	2,98
České Budějovice	1,75	4,70
Ostrava	0,74	2,00
Hradec Králové	1,34	3,56
Plzeň	0,93	2,70
Ústí nad Labem	1,44	2,86
Opava	2,47	6,69
Karlovy Vary	1,21	2,80
Jihlava	4,58	13,08
Liberec	0,89	2,34
Zlín	1,61	4,21
Pardubice	0,74	1,99

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR a z internetových stránek DP

4.2 Výkonová kritéria

Při analýze kteréhokoliv dopravního podniku lze dospět k vymezení jednotlivých systémů. Ty jsou pro přemísťovací činnost rozhodující a liší se svou náplní od obecných pravidel podnikové ekonomiky. Provozně ekonomický systém v dopravním podniku lze charakterizovat přepravními výkony vyjadřujícími požadavky zákazníků a jejich kvalifikaci. K těmto kvalifikačním požadavkům zákazníků existují ukazatelé přepravy.⁶⁸

- přepravní výkon v osobových km,
- ujeté vozové km a místové km,
- přepravní vzdálenost,
- obsaditelnost vozidla v osobách/vozidlo.

4.2.1 Ujeté vozové a místové km

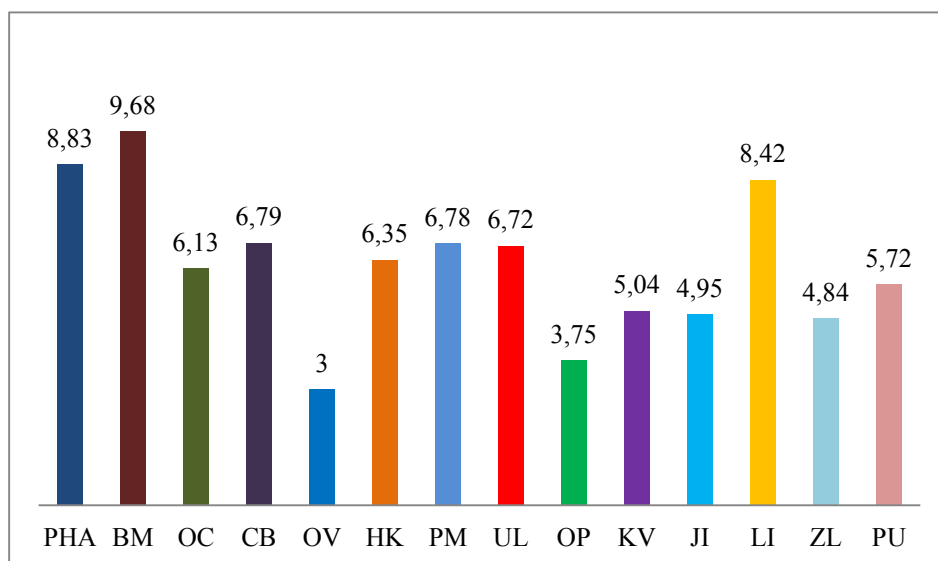
MDČR pro vyplňování statistického výkazu popisuje, jakým způsobem se stanovují vozové a místové kilometry, které byly ujety. Vozové kilometry jsou kilometry ujeté dopravními prostředky MHD za sledované období. V naší diplomové práci se bude jednat o období 2009-2013. Počet se dále stanovuje na základě jízdních řádů, délky linek (včetně manipulačních jízd z depa, garáží na trasu linky atd.) Co se týká místových kilometrů, tak ty vykazují nabídnuté přepravní práce, které jsou vyjádřeny součtem součinu vozových kilometrů a také statistickou obsaditelností jednotlivých typů autobusů za sledované období.⁶⁹

Pro naši práci jsme museli zjistit, jak velký počet osob přepraví námi vybrané dopravní podniky na jeden ujetý vozový km. Nadále jsme museli zprůměrovat hodnoty jednotlivých let, tedy období 2009-2013 a zjistili jsme, že dopravní podnik Brno se řadí na první místo a hned za ním je Praha.

⁶⁸ MELICHAR, Vlastimil, JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. str. 5

⁶⁹ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Metodycké pokyny ke zpracování*. [online]. MDČR. [06. 02. 2015] Dostupné z: MDČR Metodické pokyny ke zpracování Dop (MDS) 4-04-sydos.cz

Obr. 4.3 Počet přepravených na jeden ujetý vozový km v letech 2009-2013



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR.

4.2.2 Přepravené osoby

Celkový počet přepravených osob dopravními podniky se zjišťují výpočtem dle metodiky MDČR z údajů o prodeji jízdného a počet přepravených cestujících s jízdenkou pro jednotlivou jízdu se stanoví podle následujícího vzorce:

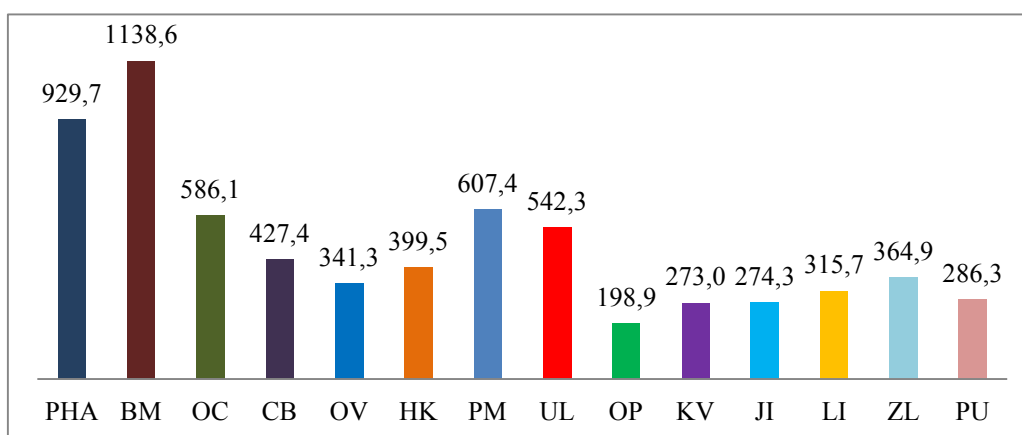
1 vydaná jízdenka = 1 přepravená osoba (bez ohledu na druh tarifu a jízdného).

Počet přepravených cestujících na jízdenky časové se stanoví podle počtů kupónů neboli známek ve sledovaném období podle vzorce.⁷⁰

K posouzení počtu přepravených osob MHD ve statutárních městech je potřeba vzít také v úvahu, pro jak velký počet obyvatel města dopravní podniky zajišťují MHD. Na následujícím Obr. 4.4 vidíme podíl průměrného počtu obyvatel v jednotlivých vybraných městech za sledované období, tedy roky 2009-2013, a průměrného počtu přepravených osob za stejné období. Výsledkem tudíž je průměrný počet osob, kteří cestují MHD, a který připadne na 1 obyvatele daného města. Z grafu na Obr. 4.4 vidíme, že nejvíce využívají MHD obyvatelé měst Brna a Prahy a nejméně Opava.

⁷⁰ MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Metodycké pokyny ke zpracování*. [online]. MDČR. [06. 02. 2015]
Dostupné z: MDČR Metodické pokyny ke zpracování Dop (MDS) 4-04-sydos.cz

Obr. 4.4 Počet přepravených MHD na jednoho obyvatele města

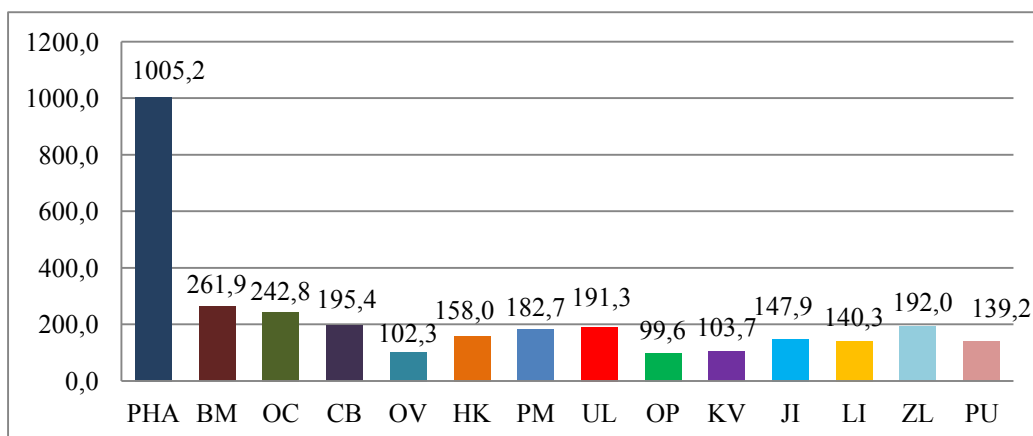


Zdroj: Vlastní zpracování dle VZ jednotlivých měst.

4.2.3 Produktivita řidičů

U dopravních podniků se produktivita řidičů měří pomocí porovnání dvou kritérií. Prvním bylo zjištěno, kolik jeden řidič MHD přepraví ročně osob za sledované období 2009-2013 a druhým jsme zjišťovali počet ujetých km jedním řidičem. Nejvíce osob bylo přepraveno v Praze, což můžeme vidět z následujícího grafu na Obr. 4.5, pak následuje Brno a Olomouc, které oproti Praze dosahují třetinových čísel. Nejméně osob bylo přepraveno řidiči MHD v Opavě a Ostravě.

Obr. 4.5 Počet přepravených za rok jedním řidičem v letech 2009-2013 (v tis.)

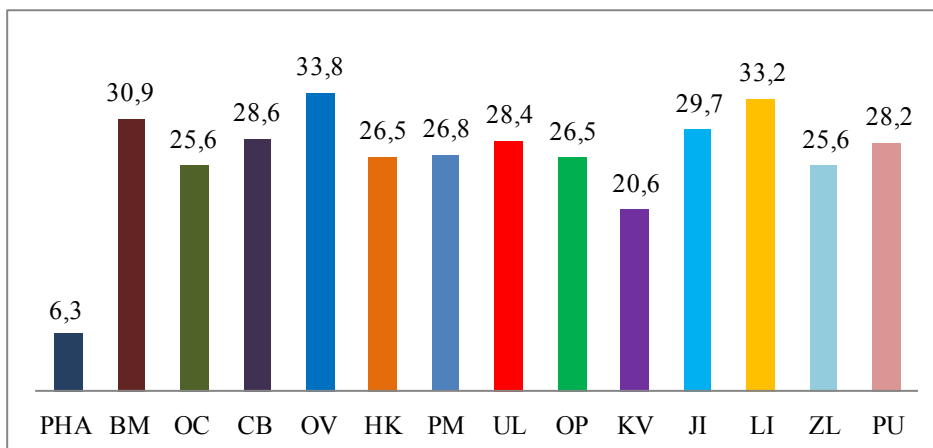


Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

Následující graf na Obr. 4.6 ukazuje počet ujetých km jedním řidičem ve vybraných městech. Můžeme vidět, že výsledky jsou vyrovnané, až na Prahu, kde počet ujetých km

na jednoho řidiče za rok dosahuje pouze 6 300 km. Nejvíce ujetých km jedním řidičem je ve městě Ostrava a Liberec, zde jsou nejlepší ukazatelé.

Obr. 4.6 Počet ujetých vozových km jedním řidičem za rok v letech 2009-2013 (v tis.)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

4.3 Ekonomická kritéria

Předchozí část se zabývala provozními a výkonovými kritérii, tato kapitola se bude věnovat ekonomickým. Ekonomická kritéria jsou hlavním obsahem této práce. Jako první bude provedeno srovnání výše poskytnuté kompenzace za veřejné služby, a to z pohledu částky, která připadá na jednoho cestujícího MHD, a částky, která připadá na jednoho obyvatele statutárního města. Jako další bude vypočten podíl kompenzace na celkových příjmech rozpočtu města.

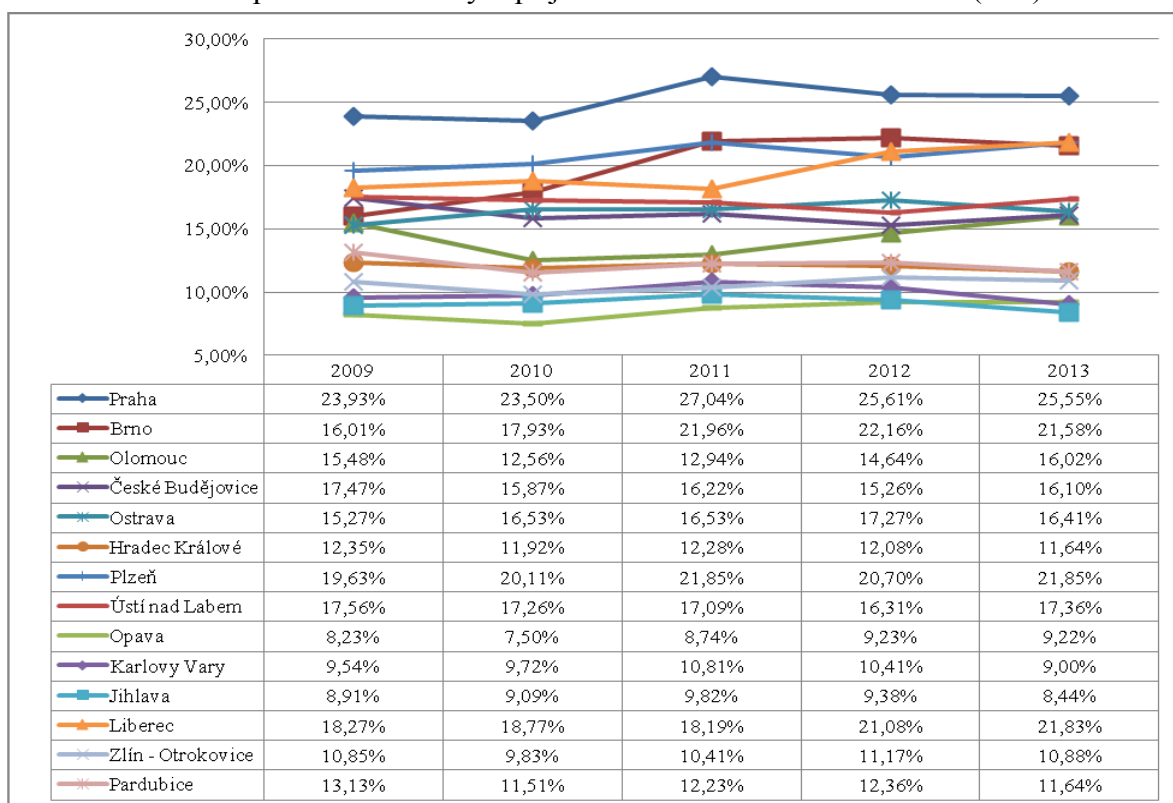
Kapitola se zabývá ekonomickými kritérii, a tudíž zde bude provedena i analýza tržeb za MHD, tedy podíl tržeb z MHD a počet přepravených osob bude zjištěno výše tržeb na jednu přepravenou osobu, a dále bude porovnávána s výší dotací na jednu přepravenou osobu.

Náklady z MHD budou stanoveny podílem nákladů k objemu jejich kompenzace. Náklady budou srovnány na jednoho řidiče, dále na jeden ujetý kilometr a nakonec na jednu přepravenou osobu. V návaznosti na to budou porovnány ceny jízdného, které hradí cestující MHD v jednotlivých statutárních městech (jak měsíční, tak čtvrtletní jízdné). Na závěr této kapitoly bude provedeno celkové zhodnocení a vyhodnocení zjištěných ukazatelů.

4.3.1 Kompenzace za veřejné služby

Kompenzace za poskytování služeb MHD tvoří významnou část výdajů rozpočtů měst. Důvody růstu kompenzací jsou např. zvyšující se náklady na provoz, také růst pohonných hmot atd. V naší diplomové práci tvoří kompenzace velkou roli, neboť se vyskytují v námi vybraných kritériích, která budeme rozebírat v této kapitole. Jako první bylo zjištěno, jaké procento svých daňových příjmů poskytují města DP formou dotací na zajišťování MHD na území města. Podrobně nám to ukazuje následující obrázek, z kterého můžeme vidět, že rozdíly jsou velké. Je to dáno velikostí města; města s velikostí okolo 50 000 obyvatel vykazují průměrně kolem 8-9%, oproti tomu města s vyšším počtem obyvatel přes 20 %. Můžeme tedy říct, že i přes tento ukazatel se 1. část základní hypotézy nepotvrdila.

Obr. 4.7 Podíl kompenzace k daňovým příjmům města v letech 2009-2013 (v %)

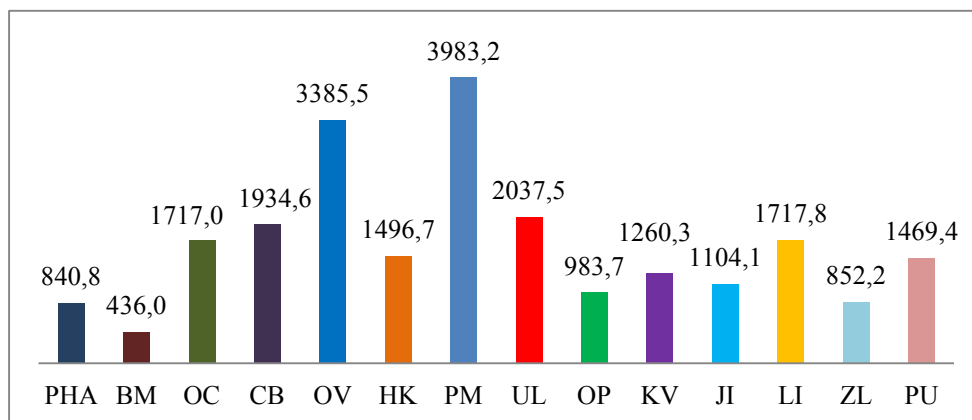


Zdroj: Vlastní zpracování dle dat SDPČR

Dalším kritériem zkoumajícím kompenzace je jejich přepočet na jednoho obyvatele ve vybraných statutárních městech. Na Obr. 4.8 vidíme, že za pětileté období je nejštědrější Plzeň, která poskytuje dotaci 3 983,20 Kč, a Ostrava s částkou 3 385,50 Kč. Naopak nejmenší kompenzaci ve výši 436 Kč poskytuje město Brno, Praha pak 840,80 Kč.

Rozdíl mezi těmito městy je velký, v některých případech až několikanásobný. Z výsledků v Obr. 4.8 lze konstatovat, že se 2. část základní hypotézy nepotvrdila.

Obr. 4.8 Výše kompenzace města na jednoho svého obyvatele na rok (v Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle výročních zpráv DP a internetových stránek ČSÚ

Dále se budeme zabývat posledními dvěma charakteristikami souvisejícími s ujetými kilometry. Členíme je na vozové a místové a provozují je námi vybraní provozovatelé. V následující tabulce uvidíme výši kompenzací na 1 ujetý vozový a místový kilometr. Tabulka nám zobrazuje přesná čísla. Vidíme, že největší částku na jeden ujetý vozový km má město Praha, a to 93 Kč. Nejmenší částku naopak vykazuje dopravní podnik DSZO. 3. část ze základní hypotézy se nepotvrdila, ani 4. a 5. část základní hypotézy se nepotvrdila.

Tab. 4.2 Výše kompenzace k vozovým, místovým km a na 1 přepravenou osobu v letech 2009-2013

Dopravní podnik	Kompenzace na 1 ujetý vozový km	Kompenzace na 1 ujetý místový km	Kompenzace na 1 přepravenou osobu
Praha	92,55	0,92	7,74
Brno	40,14	0,37	4,39
Olomouc	28,00	0,28	3,07
České Budějovice	34,89	0,35	5,14
Ostrava	30,66	0,30	10,20
Hradec Králové	24,00	0,31	4,00
Plzeň	44,49	0,49	6,56
Ústí nad Labem	28,55	0,29	4,25
Opava	19,77	0,25	5,27
Karlovy Vary	24,30	0,29	4,82
Jihlava	20,56	0,29	4,16
Liberec	26,00	0,28	6,89
Zlín	19,00	0,24	3,04
Pardubice	25,00	0,26	5,40

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

Z tabulky můžeme vidět, že výše úhrady kompenzace se neodvíjí od počtu obyvatel jednotlivých měst a taky nemůžeme říci, že objem kompenzace je nezávislý na počtu přepravených osob či ujetých km nebo také na hustotě dopravní sítě námi vybraného města.

4.3.2 Tržby z MHD

Největší tržby z provozu MHD na jednu přepravenou osobu dosahoval za pětileté období 2009-2013 DPO, v průměru 4,94 Kč, jako další byl DPKV, který měl v průměru 4,72 Kč. Nejnižších příjmů naopak dosahoval DPMO kde je částka 2,48 Kč. V tabulce můžeme vidět srovnání průměrné výše tržeb a kompenzace. Součtem těchto dvou ukazatelů jsme zjistili celkový příjem z jedné jízdenky, který má dopravní podnik.

Tab 4. 3. Poměrná tržba z MHD a kompenzace na 1 přepravenou osobu v letech 2009 - 2013

Dopravní podnik	Průměrná tržba z MHD na 1 přepravenou osobu	Průměrná kompenzace na 1 přepravenou osobu	Součet tržby a kompenzace na 1 přepravenou osobu
Praha	3,32 Kč	7,74 Kč	11,06 Kč
Brno	2,76 Kč	4,39 Kč	7,15 Kč
Olomouc	2,48 Kč	3,07 Kč	5,55 Kč
České Budějovice	3,30 Kč	5,14 Kč	8,44 Kč
Ostrava	4,94 Kč	10,20 Kč	15,14 Kč
Hradec Králové	3,37 Kč	4,00 Kč	7,37 Kč
Plzeň	2,74 Kč	6,56 Kč	9,30 Kč
Ústí nad Labem	3,86 Kč	4,25 Kč	8,11 Kč
Opava	4,46 Kč	5,27 Kč	9,73 Kč
Karlovy Vary	4,72 Kč	4,82 Kč	9,54 Kč
Jihlava	3,77 Kč	4,16 Kč	7,93 Kč
Liberec	5,41 Kč	6,89 Kč	12,30 Kč
Zlín	3,29 Kč	3,04 Kč	6,33 Kč
Pardubice	4,38 Kč	5,40 Kč	9,78 Kč

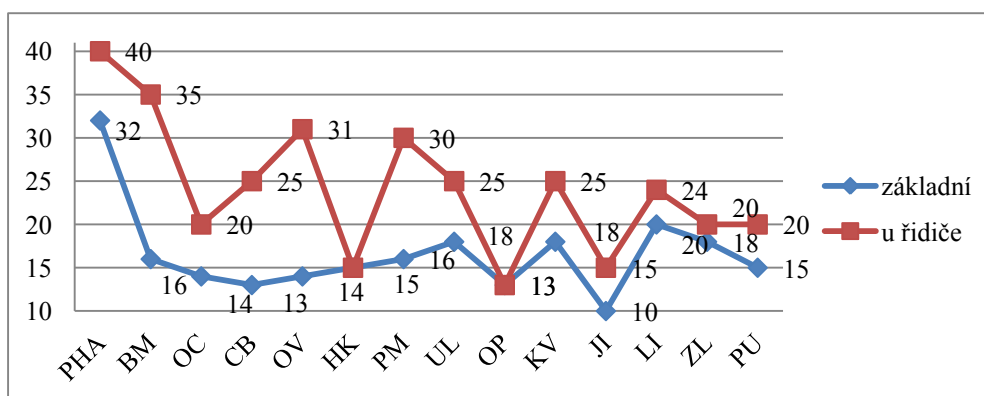
Zdroj: Vlastní zpracování dle dat SDPČR

4.3.3 Tarify jízdného

V podkapitole budeme srovnávat ceny jízdného mezi čtrnácti vybranými provozovateli. Cenu jízdného ovlivňuje mnoho faktorů. Mezi nejzákladnější patří cena pohonných hmot, která se neustále mění, další faktor je počet přepravených osob MHD a v neposlední řadě také DPH. My si zde ukážeme ceny, které jsou platné k 1. 1. 2015. Na Obr. 4.9 uvidíme cenu základního jízdného a cenu, za kterou se prodává jízdné přímo u řidiče. Nejnižší cena,

jak ukazuje tento graf, je v Jihlavě, kde stojí základní jízdné 10 Kč. Naopak nejdražší jízdné je v Praze, kde stojí 32 Kč. Co se týče nákupu jízdného přímo u řidiče, tak z grafu vidíme, že nejnižší jízdné je v Opavě 13 Kč a stejně jako základní, tak i u řidiče patří mezi nejnižší opět v Jihlavě a Hradci Králové, kde stojí jízdné 15 Kč. V Ostravě jde taky o jednu z nejdražších jízdných u řidiče z důvodu možnosti zakoupení pouze hodinové jízdenky.

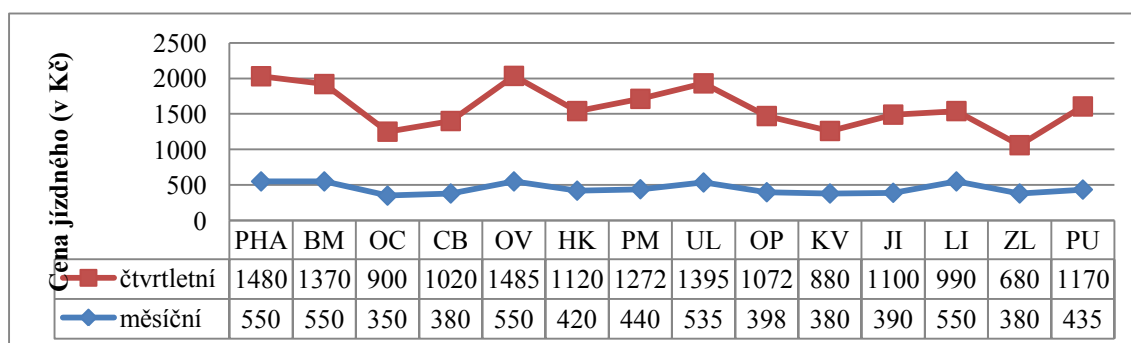
Obr. 4.9 Srovnání cen základního jízdného a nákupu přímo u řidiče v roce 2015 (v Kč)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z internetových stránek dopravních podniků

Nejdražší měsíční jízdné je stejné u čtyř dopravních podniků, jako je DPP, DPMB, DPO, DPMLJ, kde je stanovena měsíční cena jízdného na 550 Kč. Nejlevnější měsíční jízdné je v Olomouci. Co se týče čtvrtletního jízdného, nejdražší je jízdné v Ostravě a nejlevnější ve Zlíně. Přesné ceny jak měsíčního, tak čtvrtletního jízdného nám ukazuje následující Obr. 4.10. Jak měsíční, tak čtvrtletní jízdné spolu úzce souvisí, tudíž bude jejich pořadí zprůměrováno a použito do naší analýzy.

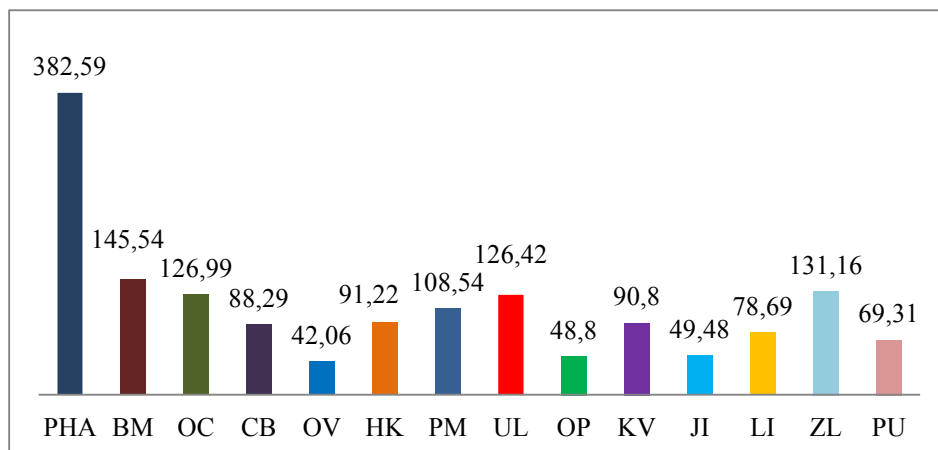
Obr. 4.10 Srovnání měsíčních a čtvrtletních cen jízdného v Kč (rok 2015)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z internetových stránek dopravních podniků

Dále se budeme zabývat efektivitou vybraného jízdného vzhledem k vozovým km jednotlivých dopravních podniků. Efektivita vybraného jízdného se vypočte jako počet přepravených osob, který se vynásobí cenou základního občanského jízdného a výsledek se vydělí počtem ujetých vozových km.

Obr. 4.11 Efektivita vybraného jízdného v závislosti na vozových km



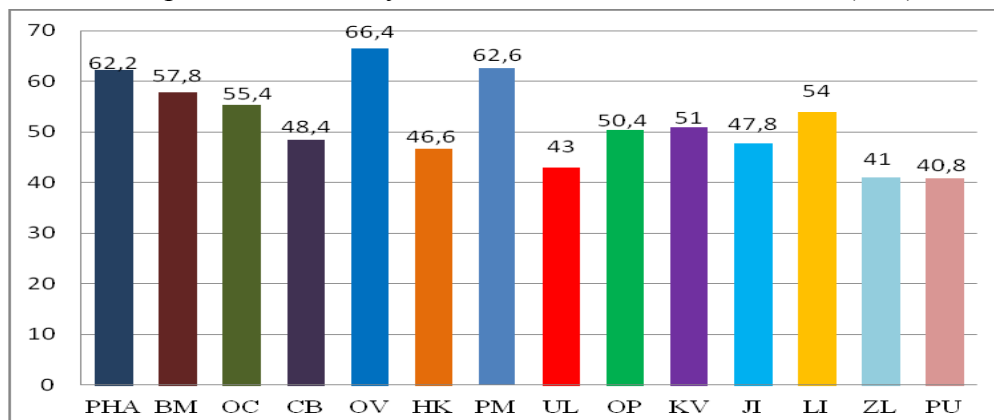
Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR a internetových stránek dopravních podniků

Nejvyššího koeficientu efektivity dosáhl DPP - 382,59 - což znamená, že je z hlediska jízdného nejefektivnější. Nejmenší efektivitu jízdného v závislosti na počtu ujetých vozových km vykazuje DPO.

4.3.4 Náklady dopravních podniků

Tato kapitola se bude zabývat celkem třemi ukazateli, které souvisí s náklady dopravních podniků. Nejdříve se budeme zabývat tím, kolik procent z celkových nákladů tvoří kompenzace na poskytnuté veřejné služby. Z grafu na Obr. 4.12 vidíme, že největší část nákladů kompenzací je hrazena DPO a PMDP, které tvoří více jak 60 % celkových nákladů DP. Nejmenší procento z nákladů má v kompenzaci DPMP a DPZO, které dosahují skoro stejných 41 %.

Obr. 4.12 Podíl kompenzace k celkovým nákladům v letech 2009 – 2013 (v %)



Zdroj: Vlastní zpracování dle dat SDPČR

Další kritéria, kterými se budeme zabývat, jsou náklady na 1 přepravenou osobu a náklady na 1 ujetý vozový kilometr. Z tabulky 4.4 nejvyšších nákladů z MHD vyplývá, že na 1 přepravenou osobu dosáhl nejvyšší částku za pětileté sledované období DPKV (20,10 Kč) a nejnižších nákladů DPMB. Oproti tomu z hlediska nákladů na 1 ujetý vozový km dosáhl DPMJ nejnižších nákladů a DPP nejvyšších nákladů (112,19 Kč).

Tab. 4.4 Náklady na 1 přepravenou osobu a na 1 ujetý vozový km v letech 2009 - 2013 (v Kč)

Dopravní podnik	Náklady z MHD na 1 přepravenou osobu v Kč	Náklady z MHD na 1 ujetý vozový km v Kč
Praha	9,36	112,19
Brno	6,43	58,79
Olomouc	8,70	62,40
České Budějovice	10,91	55,64
Ostrava	18,97	57,74
Hradec Králové	9,20	78,23
Plzeň	10,78	73,74
Ústí nad Labem	9,43	64,32
Opava	10,42	39,95
Karlovy Vary	20,10	101,10
Jihlava	9,18	45,47
Liberec	14,20	57,50
Zlín - Otrokovice	8,40	54,80
Pardubice	12,42	51,20

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR.

4.3.5 Stáří vozového parku

Poslední ukazatel, který je zahrnut do naší analýzy, je stáří vozového parku. V některých městech je provozována pouze autobusová doprava, v některých také trolejbusová a tramvajová doprava. V Praze je také metro. Vzhledem k různým dopravním prostředkům je třeba stáří dopravních podniků sjednotit, abychom získali porovnatelné hodnoty do naší následující tabulky. Z Tab. 4.5 je zřejmé, že menším provozovatelům, jako je Opava, Karlovy Vary a Jihlava, které mají nižší počet dopravních prostředků, se daří modernizovat vozový park lépe.

Tab. 4.5 Stáří vozového parku k roku 2013 (v letech)

Dopravní podnik	autobusy		trolejbusy		tramvaje		celkem	
	počet	stáří (let)	počet	stáří (let)	počet	stáří (let)	počet	stáří (let)
Praha	1 230	9	X	X	936	13	2 166	11
Brno	301	10	152	16,6	308	27,1	761	17,9
Olomouc	77	7,4	X	X	70	16	147	11,7
České Budějovice	81	10,1	60	10,6	X	X	141	10,4
Ostrava	299	8,8	61	12,6	272	20	632	13,8
Hradec Králové	95	9,5	35	3	X	X	130	6,3
Plzeň	114	7,1	87	5,4	122	6,6	323	6,4
Ústí nad Labem	80	11,8	70	19	X	X	150	15,4
Opava	34	8,3	27	10,9	X	X	61	9,6
Karlovy Vary	61	7,3	X	X	X	X	61	7,3
Jihlava	31	4,9	32	4,3	X	X	63	4,6
Liberec	139	7,8	X	X	67	19	206	13,4
Zlín - Otrokovice	35	8,5	55	19	X	X	90	13,75
Pardubice	73	9	55	10,4	X	X	128	9,7

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR.

4.4 Celkové zhodnocení ukazatelů

Na základě námi dvaceti zvolených kritérií jsme provedli srovnávací analýzu vybraných dopravních podniků. Bylo zvoleno bodové hodnocení v rozmezí od 1 až 14 bodů, pomocí kterého jsme přiřadili nejlepšímu dopravnímu podniku 1 bod, oproti tomu nejhorší podnik dosáhl čtrnácti bodů. Tímto bodovým hodnocením jsme postupovali u všech námi vybraných kritérií. Nejmenší bodové hodnocení představuje nejlepší výsledek naší analýzy.

Je nutno podotknout, že tato analýza je pouze orientační, neboť jsou i další faktory, které v této analýze nebyly zakomponovány.

Nejlepší hustotu dopravní sítě má DPMP, který má $7,56\text{km/km}^2$ a nejhorší DPMJ, který dosahuje pouze $1,22\text{ km/km}^2$. Co se týče ceny jízdného k délce linek, tak nejlépe je na tom DPP, který má průměrné měsíční jízdné 0,23, a nejhůře si stojí DPMJ. Jako další kategorie byly stanoveny počty přepravených osob na 1 vozový km a na 1 obyvatele města. Zde se umístil jako nejlepší DPMB a na posledním místě námi sledovaných podniků skončil u vozových km DPO a u počtu přepravených osob MDPO. Dále jsme sledovali počet přepravených osob jedním řidičem a počet ujetých kilometrů. Co se týká počtu přepravených osob, tak se opět umístil na prvním místě DPP, a počtem ujetých kilometrů na jednoho řidiče zvítězil DPO. Další kategorie se zabývaly kritérii, které korespondovaly s naší hypotézou a dělily se do pěti dílčích částí. Šlo o kompenzace na 1 přepravenou osobu, 1 ujetý vozový a místový km, na 1 obyvatele města a jako poslední kompenzace k daňovým příjmům. Dalších pět kategorií se zabývalo cenami jízdného, kdy nejnižší cena základního jízdného byla u DMPJ, cena jízdného u řidiče je nejlevnější u MDPO, cena měsíčního občanského jízdného u DPMO a nejlepší ceny čtvrtletního občanského jízdného má DSZO. Co se týče efektivity, tak Praha skončila jako v některých předchozích kategoriích na prvním místě. Největších nákladů na 1 přepravenou osobu dosahuje DPMB a nejmenší náklady má DPKV, zatímco nejvíce nákladů na 1 ujetý vozový km má MDPO a nejméně DPP. U podílu kompenzace k nákladům se nejlépe umístil DPMP. Poslední kategorií bylo stáří vozového parku. Ačkoli je Praha největší město a je nejvíce navštěvována, nejnovějším vozovým parkem disponuje DMPJ. Praha se umístila až na osmém místě z čtrnácti. Při celkovém součtu všech dvaceti zvolených kritérií, kterým byla stanovena stejná váha 1, se nejlépe umístil DPZO.

Tab. 4.6 Celkové zhodnocení ukazatelů

Kategorie/DP	DPP	DPMB	DPMO	DPMČB	DPO	DPMHK	PMDP	DPMUL	MDPO	DPKV	DPMJ	DSZO	DPZO	DPMP
Hustota dopravní sítě	12	6	10	7	4	9	8	3	11	2	14	5	13	1
Poměrná cena jízdného k délce linek	1	2	9	12	4	10	6	8	13	7	14	5	11	3
Počet přepr. osob na 1 vozový km	2	1	8	4	14	7	5	6	13	10	11	3	12	9
Počet přepr. osob na 1 obyv. města	2	1	4	6	9	7	3	5	14	13	12	10	8	11
Počet přepravených osob 1 řidičem	1	2	3	4	13	8	7	6	14	12	9	10	5	11
Počet ujetých km 1 řidičem	12	3	10	5	1	9	8	6	9	11	4	2	10	7
Kompenzace na 1 přepravenou osobu	13	6	2	8	14	3	11	5	9	7	4	12	1	10
Kompenzace na 1 ujetý vozový km	14	12	8	11	10	4	13	9	2	5	3	7	1	6
Kompenzace na 1 ujetý místový km	11	9	4	8	6	7	10	5	2	5	5	4	1	3
Kompenzace na 1 obyvatele města	2	1	9	11	13	8	14	12	4	6	5	10	3	7
Kompenzace k daňovým příjmům	14	12	7	8	9	5	13	10	1	3	2	11	4	6
Cena základního jízdného	8	5	3	2	3	4	5	6	2	6	1	7	6	4
Cena jízdného u řidiče	9	8	3	5	7	2	6	5	1	5	2	4	3	3
Cena měsíčního občanského jízdného	9	9	1	2	9	5	7	8	4	2	3	9	2	6
Cena čtvrtletního občanského jízdného	13	11	3	5	14	8	10	12	6	2	7	4	1	9
Efektivita vybraného jízdného	1	2	4	9	14	7	6	5	13	8	12	10	3	11
Výše nákladů na 1 přepravenou osobu	6	1	3	10	12	5	9	7	8	14	4	12	2	11
Výše nákladů na 1 ujetý vozový km	14	8	9	5	7	12	11	10	1	13	2	6	4	3
Podíl kompenzace k nákladům	12	11	10	6	14	4	13	3	7	8	5	9	2	1
Stáří vozového parku	8	14	9	7	12	2	3	13	5	4	1	10	11	6
CELKEM	150	112	112	127	180	121	155	134	138	140	118	139	99	122

Zdroj: Vlastní zpracování

4.5 Návrhy a doporučení

Jedním z důležitých aspektů cestování MHD je schopnost rychle se pohybovat v centrech měst. Ve velkých městech je daleko lepší cestovat MHD, než stát v zácpách v autech, která pak v některých případech není ani kde zaparkovat. Tudíž v tomto ohledu je MHD výhodnější a nezatěžuje tolik životní prostředí. Města by dle mého názoru měla vzbudit u svých občanů větší zájem o cestování MHD, čímž by vzrostly tržby z jízdného, mohly by se snížit dotace a více prostředků by zbylo na investice do obnovy dopravní infrastruktury a vozového parku. Na tramvajových zastávkách by mohly být digitální displeje s informacemi o příjezdu a odjezdu, popřípadě i informace o zpoždění v důsledku nějaké mimořádné události na lince. Dále by dopravní podniky mohly zřídit internetové stránky, kde by občané mohli dávat své návrhy na zlepšení ve veřejné dopravě a zřídit také radu cestujících, kde by se řešily problémy zdravotně postižených pasažérů, seniorů apod. Další návrh pro zlepšení dopravní obslužnosti by mohly být rekonstrukce a zastřešení jak tramvajových, tak autobusových zastávek. V nepříznivém počasí se cestující nemají kam schovat. V neposlední řadě by měla být vidět snaha o udržení standardů v dopravě a neustále zkvalitňování služeb.

5 Závěr

Cílem diplomové práce bylo popsat zajištění dopravní obslužnosti a provést srovnávací analýzu vybraných ukazatelů v hospodaření sledovaných podniků. Komparace byla provedena za léta 2009 – 2013. Návrhy a doporučení vyplývající z provedené komparace jsou výsledkem práce.

Po úvodní kapitole v teoretické části práce, bylo popsáno zajišťování veřejné dopravy, její historický vývoj. Dále byly rozebrány politiky, kterých se veřejná doprava týká, její financování a dopravní prostředky.

Praktická část se zabývala komparací veřejné dopravní obslužnosti vybraných měst. Byla provedena samotná analýza hospodaření dopravních podniků a na základě těchto získaných poznatků došlo k celkovému zhodnocení vybraných ukazatelů. Obecné ukazatele poukázaly na celkovou situaci v jednotlivých krajských městech, kolik je hustota dopravní sítě a provozní délka linek. U výkonových kritérií bylo zjištěno počet ujetých jak vozových tak i místových kilometrů, dále počet osob, které se ročně přepraví. Z těchto kritérií vychází základní hypotéza, která se dělí do pěti částí hypotézy zabývající se kompenzací dopravy ve vybraných městech.

- 1. část hypotézy, jaké procento svých daňových příjmů poskytují města DP formou dotací na zajišťování MHD na území města. Města s velikostí okolo padesátitisící vykazují průměrně kolem 8-9%, oproti tomu města s větší velikostí přes 20 %. Jsou zde patrné odchylky, a tudíž z dosažených výsledků lze konstatovat, že 1. část hypotézy se nepotvrdila.
- 2. část hypotézy je zkoumajícím kritériem kompenzace, jejich přepočet na jednoho obyvatele ve vybraných krajských městech. Nejštědřejší je Plzeň, která poskytuje dotaci 3 983,20 Kč a Ostrava částku 3 385,50 Kč, kde kompenzace na jednoho obyvatele je největší. Naopak nejmenší částku kompenzace 436 Kč poskytuje město Brno a Praha 840,80 Kč, v této části se hypotéza nepotvrdila.
- 3. část hypotézy zabývající se ujetými vozovými kilometry, které provozují vybraní provozovatelé MHD. Největší částku na jeden ujetý vozový km má město Praha,

částku 93 Kč, což je nejvíc ze sledovaných měst. Nejmenší částkou naopak disponuje dopravní podnik DSZO. Hypotéza se nepotvrdila.

- 4. část hypotézy zabývající se kompenzací na 1 ujetý místový km disponuje největší kompenzací DPP částku 0,92 Kč a nejnižší DPZO. Hypotéza se nepotvrdila.
 - 5. část hypotézy zabývající se kompenzací na 1 přepravenou osobu dosahuje DPO největší částky 10,20 Kč, naopak Zlín - Otrokovice 3,04 Kč, což je nejnižší částka.
5. část hypotézy se nepotvrdila.

Určení výše kompenzace nemůže být jednoznačné. Závisí totiž na velikosti města, počtu obyvatel a přepravních výkonech, které jsou různé. Je zjevné, že role státu při zajišťování MHD v jednotlivých městech je minimální, takže nejdůležitějšími činiteli jsou kraje a samotná města. Proto se taky u výpočtů kompenzací a jízdného objevují rozdílné přístupy a vedle objektivních ukazatelů hraje velmi důležitou roli také schopnost dopravních podniků vyjednat si co nejlepší podmínky.

Ze zjištěných výsledků vyplývá, že městská hromadná doprava je pro všechna města finančně velice nákladnou záležitostí a tvoří velice podstatnou část výdajů jejich rozpočtů. Provozování MHD je vzhledem k jejímu rozsahu, nákladům na provoz, cenám jízdného, ekonomickým zvýhodňováním určitých sociálních skupin a také efektivitou vybírání jízdného ztrátové, a proto jej města dotují ze svých rozpočtů.

Závěrem je možno konstatovat, že základního cíle této diplomové práce bylo dosaženo a stanovená základní hypotéza, z níž vychází pět dílčích hypotéz, byla ověřena a v kategoriích, které byly sledovány se základní hypotéza nepotvrdila.

Seznam použité literatury

a) Odborná kniha

ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1.vyd. Praha: GRADA Publishing, a. s., 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.

HALÁSEK Dušan a Eliška SKŘÍDLOVSKÁ. *Veřejný sektor I*. 1.vyd. Ostrava, 1995. 175 s. ISBN 80-7078-286-2.

HALÁSEK Dušan a Lenka ZEZULKOVÁ. *Veřejná politika*. 1.vyd. Ostrava, 2004. 115 s. ISBN 80-248-0711-4.

HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 5. vyd. Praha: C. H. Beck. 2011, 696 s. ISBN 978-80-7400-006-5.

FOLPRECHT, Jan a kol. *Městská hromadná doprava*. Ostrava, 2005. 107 s. ISBN 80-248-0769-6.

CHLAŇ Alexander a Petr STEJSKAL. *Tarify a ceny v dopravě*. 1. vyd. Pardubice, 2008. 170 s. ISBN 978-80-7395-104-7.

KŘIVDA, Vladislav a kol. *Dopravní geografie I*. Ostrava, 2006. 115s. ISBN 80-248-1020-4.

MELICHAR, Vlastimil. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice, 2004. 192s. ISBN 80-7194-711-3.

REKTOŘÍK, Jaroslav a kol. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2.vyd. Praha: Ekopress, 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

ŠTĚRBA Roman a PASTOR Otto. *Osobní doprava v území a regionech*. Praha, 2005. 107 s. ISBN 80-01-03185-3.

ZURYNEK, Josef a kol. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. Praha: ASPI, a .s.,2008. 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

ŽEMLIČKA, Zdeněk a Vladimír LUKŠŮ. *Dopravní politika*. 1. vyd. Praha, 1999. 234 s. ISBN 80-7079-659-6.

ŽEMLIČKA, Zdeněk a kol. *Doprava a přeprava*. 2. díl. 1.vyd. Praha, 1999. 234 s. ISBN 80-7079-659-6.

b) Elektronické dokumenty a ostatní

BMHD. *Statistika vozového parku: početní stavy vozidel*. [online]. BMHD [02. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.bmhd.cz/evidence-dpmb/statistika/?co=stavy>

BMHD. *Historie MHD v Brně*. [online]. BMHD [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.bmhd.cz/historie/historie.php>

BRNO. *Informace a zajímavosti o městě Brně*. [online]. [24. 01. 2015]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/turista-volny-cas/i> BMHD. *Historie MHD v Brně*. [online]. BMHD [11. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.bmhd.cz/historie/historie.php>

DOPRAVNÍ PODNIK KARLOVY VARY. *Historie hromadné dopravy v Karlových Varech*. [online]. DPKV.CZ [04. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpkv.cz/cz/historie-hromadne-dopravy-karlovy-vary>

DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Dopravní podnik podepsal s odbory dodatek kolektivní smlouvy, zaručuje růst mezd zaměstnanců*. [online]. DPP [02. 02. 2015]. Dostupné z: (<http://www.dpp.cz/dopravni-podnik-podepsal-s-odbory-dodatek-kolektivni-smlouvy-zarucuje-rust-mezd-zamestnancu/>)

DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Základní data z historie Dopravního podniku hl. m. Prahy*. [online]. DPP [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/historie/>

DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Dopravní podnik hl. m. Prahy v datech*. [online]. DPP [02. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/dpp-v-datech/#provozne-technicke-ukazatele>

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA HRADCE KRÁLOVÉ. *O společnosti*. [online]. DPMHK [09. 01. 2015] Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/cs/o-spolecnosti/uvod>

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA JIHLAVY. *O společnosti*. [online]. [14. 02. 2015] Dostupné z:

http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com_content&task=view&id=23&Itemid=22

DOPRAVNÍ PODNIK MĚST LIBERCE A JABLONCE N. N., A.S. *Historie*. [online]. DPMLJ.CZ [04. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/historie>

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE. *Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje*. [online]. DPMO [17. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpmo.cz/default.asp?str=idsok>

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE. *Výroční zpráva 2013*. [online]. DPMO [02. 02. 2015]. Dostupné z: http://www.dpmo.cz/pdf/dpmo_vyr_zprava_2013.pdf

DOPRAVNÍ PODNIK OPAVA. *Historie*. [online]. ODBORYDPOPAVA.CZ [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.odborydpopava.cz/historie-mhd>

HRADEC KRÁLOVÉ. *Základní informace o městě*. [online]. HRADECKRALOVE.ORG [01. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.hradeckralove.org/hradec-kralove/o-meste>

MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE. *O městě*. [online]. C-BUDEJOVICE.CZ [02. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.c-budejovice.cz/cz/mesto/o-meste/stranky/o-meste.aspx>

MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Historie*. [online]. MHDCR.BIZ [02. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.mhdcr.biz/dp/jihlava/historie.htm>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013*. [online]. MDČR [02. 01. 2015]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/ronlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020*. [online]. MDČR [02. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/ronlyres/05F0E9E7-D76B-4A36-84AE-E56710F3D881/0/DP.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. MDČR [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/ronlyres/05F0E9E7-D76B-4A36-84AE-E56710F3D881/0/DP.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* [online]. MDČR [07. 03. 2015]. Dostupné z: <http://databaze-strategie.cz/cz/md/strategie/dopravni-politika-cr-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem-do-roku-2050>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Metodické pokyny ke zpracování*. [online]. MDČR [04. 01. 2015]. Dostupné z: MDČR Metodické pokyny ke zpracování Dop (MDS) 4-04-sydos.cz

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Strategie podpory dopravní obsluhy území*. [online]. MDČR [04. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/D8B09538-1995-4BEF-AD91-554720F9E46E/0/Strategiepodporydopravniobsluhyuzemi.doc>

OFICIÁLNÍ STRÁNKY MĚSTA ZLÍN. *Historie a současnost Zlína*. [online] ZLIN.EU [16. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.zlin.eu/historie-a-soucasnost-zlina-cl-5.html>

OLIVKOVÁ, Ivana. *Metody hodnocení městské hromadné dopravy*. [online]. 2007[cit. 2015-03-05]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/07_2007/olivkova.pdf

OLOMOUC. *Statutární město Olomouc* [online]. OLOMOUC.EU [22. 2 2015]. Dostupné z: <http://www.olomouc.eu/o-meste>

PARUBICE. *Geografie*. [online]. PARDUBICE.EU [18.01.2015] Dostupné z: <http://www.pardubice.eu/o-pardubicich/informace-o-meste/geografie/>

PERNER'S CONTACTS. *Metody hodnocení městské hromadné dopravy*. [online]. UPCE.CZ [01. 02. 2015]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/07_2007/olivkova.pdf

PRAHA EU. *Portál hlavního města Prahy*. [online]. PRAHA-EU [07. 01. 2015]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/index.html

PLZEŇ. *Krátké představení*. [online]. PLZEN.EU [17. 01. 2015]. Dostupné z: <https://www.plzen.eu/obcan/o-meste/informace-o-meste/kratke-predstaveni/>

SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. *Výroční zpráva za rok 2013*. [online]. SDP-CR [17. 01. 2015]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO OPAVA. *Městská nej.* [online]. OPAVA-CITY.CZ [16. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.opava-city.cz/cs/mestska-nej>

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM. *Základní informace.* [online] USTI-NAD-LABEM.CZ[12. 02. 2015]. Dostupné z: <http://www.usti-nad-labem.cz/cz/turistum/usti-nad-labem-se-predstavuje/>

TROLEJBUSY. *Historie trolejbusové dopravy ve Zlíně.* [online]. TROLEJBUSY.WZ.CZ [03. 02. 2015]. Dostupné z: <http://trolejbusy.wz.cz/>

ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE. *ÚÚR: Principy a pravidla územního plánování* [online]. ÚÚR [22. 2 2015]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>

c) Zákon

Zákon č. 194/2010 Sb., ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: Sbírka zákonů České republiky. 2010, částka 65, s. 2210.

Dostupný také z:

<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?page=0&idBiblio=71223&recShow=1&nr=194~2F2010&rpp=10#parCnt>

Seznam zkratek

BM	Brno město
CB	České Budějovice
DPKV.....	Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s.
DPMB.....	Dopravní podnik města Brna, a. s.
DPMČB.....	Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.
DPMHK.....	Dopravní podnik města Hradce Králové
DPMJ.....	Dopravní podnik města Jihlavy, a. s.
DPML.....	Dopravní podnik města Liberce, a. s.
DPMLJ.....	Dopravní podnik města Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.
DPMO.....	Dopravní podnik města Olomouce, a. s.
DPMP.....	Dopravní podnik města Pardubic a. s.
DPMUL.....	Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s.
DPO.....	Dopravní podnik Ostrava
DPP.....	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.
DSZO.....	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.
GEPDI.....	Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury
HK	Hradec Králové
IDS.....	Integrovaný dopravní systém
JL.....	Jihlava
KV	Karlovy Vary
LI	Liberec
MDPO.....	Městský dopravní podnik Opava, a. s.
MHD	Městská hromadná doprava
OC	Olomouc
OP	Opava
OV	Ostrava
OZVD.....	Otrokovice-Zlínsko-Vizovická dráha

PHAPraha
PID.....Pražská integrovaná doprava
PM.....Plzeň město
PMDP.....Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.
PU.....Pardubice
ROPID.....Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
ULÚstí nad Labem
ZLZlín

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou (bakalářskou) práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 25. dubna 2015



Bc. Pavla Palkovská

Seznam tabulek

Tab. 3.1: Počet cestujících MHD DPP za období 2009-2013 (v tis. Kč).....	25
Tab. 3.2: Tržby z MHD DPP (v tis. Kč)	25
Tab. 3.3: Investice DPP do obnovy vozového parku (v mil. Kč)	25
Tab. 3.4: Počet cestujících MHD DPMB za období 2009-2013 (v tis. osob).....	28
Tab. 3.5: Tržby z MHD (v tis. Kč).....	28
Tab. 3.6: Investice DPMB do obnovy vozového parku (v mld. Kč).....	28
Tab. 3.7 Počet cestujících MHD DPMO za období 2009-2013 (v tis. Kč).....	30
Tab. 3.8 Tržby z MHD (v tis. Kč).....	31
Tab. 3.9 Investice DPMO do obnovy vozového parku (mil. Kč)	31
Tab. 3.10 Počet cestujících MHD DPČB za období 2009-2013 (v tis. osob).....	33
Tab. 3.11 Tržby z MHD (v tis. Kč).....	33
Tab. 3.12 Investice DPMČB do obnovy vozového parku (v mil. Kč).....	34
Tab. 3.13 Počet cestujících MHD DPO za období 2009-2013 (v tis. osob)	36
Tab. 3.14 Tržby z MHD DPO (v tis. Kč).....	36
Tab. 3.15 Investice DPO do obnovy vozového parku (mil. Kč).....	36
Tab. 3.16 Počet cestujících MHD DPMHK za období 2009-2013 (v tis. osob).....	39
Tab. 3.17 Tržby z MHD (v tis. Kč).....	39
Tab. 3.18 Investice DPMHK do obnovy vozového parku (mil. Kč).....	39
Tab. 3.19 Počet cestujících MHD PMDP za období 2009-2013 (v tis. Kč)	41
Tab. 3.20 Tržby z MHD PMDP (v tis. Kč).....	42
Tab. 3.21 Investice PMDP do obnovy vozového parku (mil. Kč)	42

Tab. 3.22 Počet cestujících MHD DPMUL za období 2009-2013 (v tis. osob)	44
Tab. 3.23 Tržby z MHD (v tis. Kč)	44
Tab. 3.24 Investice DPMUL do obnovy vozového parku (mil. Kč)	44
Tab. 3.25 Počet cestujících MHD MDPO (v tis. osob)	47
Tab. 3.26 Tržby z MHD (v tis. Kč)	47
Tab. 3.27 Investice MDPO do obnovy vozového parku (mil. Kč)	47
Tab. 3.28 Počet cestujících MHD DPKV za období 2009-2013 (v tis. osob)	49
Tab. 3.29 Tržby z MHD DPKV(v tis. Kč)	50
Tab. 3.30 Investice DPKV do obnovy vozového parku (mil. Kč)	50
Tab. 3.31 Počet cestujících MHD DPMJ za období 2009-2013 (v tis. osob)	52
Tab. 3.32 Tržby z MHD (v tis. Kč)	52
Tab. 3.33 Investice DPMJ do obnovy vozového parku (mil. Kč)	52
Tab. 3.34 Počet přepravených osob MHD DPMLJ za období 2009-2013(v tis. osob).....	55
Tab. 3.35 Tržby z MHD (v tis. Kč)	55
Tab. 3.36 Investice do obnovy vozového parku (v mil. Kč)	56
Tab. 3.37 Počet cestujících MHD DSZO za období 2009-2013 (v tis. osob)	58
Tab. 3.38 Tržby z MHD (v tis. Kč)	58
Tab. 3.39 Investice DSZO do obnovy vozového parku (mil. Kč)	58
Tab. 3.40 Počet cestujících MHD DPMP za období 2009-2013 (v tis. osob)	60
Tab. 3.41 Tržby z MHD (v tis. Kč)	61
Tab. 3.42 Investice DPMP do obnovy vozového parku (mil. Kč)	61
Tab. 4.1 Poměrná cena měsíčního a čtvrtletního jízdného k celkové délce linek	65

Tab. 4.2 Výše kompenzace k vozovým, místovým km a na 1 přepravenou osobu v letech 2009-2013.....	71
Tab 4. 3. Poměrná tržba z MHD a kompenzace na 1 přepravenou osobu v letech 2009 - 2013	72
Tab. 4.4 Náklady na 1 přepravenou osobu a na 1 ujetý vozový km v letech 2009 - 2013 (v Kč)	75
Tab. 4.5 Stáří vozového parku k roku 2013 (v letech).....	76
Tab. 4.6 Celkové zhodnocení ukazatelů.....	78

Seznam obrázků

Obr. 3.1 Celkové výnosy a náklady, DPP v letech 2009-2013 (v mil. Kč)	24
Obr. 3.2 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Praze za období 2009-2013 (v mil. Kč)	26
Obr. 3.3 Celkové výnosy a náklady, DPMB v letech 2009-2013 (v mil. Kč)	27
Obr. 3.4 Kompenzace za poskytované veřejné služby v Brně za období 2009-2013 (v mld. Kč).....	29
Obr. 3.5 Celkové výnosy a náklady v mil. Kč, DPMO v letech 2009-2013 (v mil. Kč)	30
Obr. 3.6 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Olomouci za období 2009-2013 (v mil. Kč).....	31
Obr.: 3.7 Celkové výnosy a náklady DPMČB v letech 2009-2013 (v mil. Kč).....	33
Obr. 3.8 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Českých Budějovicích za období 2009- 2013 (v mil. Kč)	34
Obr. 3.9 Celkové výnosy a náklady DPO v letech 2009-2013 (v mil. Kč).....	35
Obr. 3.10 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Ostravě za období 2009-2013	37
Obr. 3.11 Celkové výnosy a náklady DPMHK v letech 2009-2013 (v mil. Kč)	38
Obr. 3.12 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Hradci Králové za období	40
Obr. 3.13 Celkové výnosy a náklady PMDP v letech 2009-2013 (v mil. Kč).....	41
Obr. 3.14 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Plzni za období 2009-2013	42
Obr. 3.15 Celkové výnosy a náklady DPMUL v letech 2009-2013 (v mil. Kč).....	43
Obr. 3.16 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v ÚnL za období 2009-2013 (v tis. Kč)	45

Obr. 3.17 Celkové výnosy a náklady MDPO v letech 2009-2013 (v mil. Kč)	46
Obr. 3.18 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Opavě za období 2009-2013 (v mil. Kč).....	48
Obr. 3.19 Celkové výnosy a náklady DPKV v letech 2009-2013 (v mil. Kč).....	49
Obr. 3.20 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Karlových Varech za období 2009-2013 (v mil. Kč)	50
Obr. 3.21 Celkové výnosy a náklady DMPJ v letech 2009-2013 (v mil. Kč).....	52
Obr. 3.22 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Jihlavě za období 2009-2013 (v mil. Kč).....	53
Obr. 3.23 Celkové výnosy a náklady DPMLJ v letech 2009-2013 (v tis. Kč).....	55
Obr. 3.24 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby v Jihlavě za období 2009-2013 (v mil. Kč).....	56
Obr. 3.25 Celkové výnosy a náklady DSZO v letech 2009-2013 (v mil. Kč)	57
Obr. 3.26 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby Zlín - Otrokovice za období 2009-2013 (v mil. Kč)	59
Obr. 3.27 Celkové náklady a výnosy DPMP v letech 2009-2013 (v mil. Kč).....	60
Obr. 3.28 Kompenzace za poskytnuté veřejné služby města Pardubice za období 2009-2013 (v mil. Kč)	61
Obr. 4.1 Hustota dopravní sítě MHD ve statutárních městech v roce 2014.....	64
Obr. 4.2 Součet provozních délek linek MHD, 2013	65
Obr. 4.3 Počet přepravených na jeden ujetý vozový km v letech 2009-2013	67
Obr. 4.4 Počet přepravených MHD na jednoho obyvatele města	68
Obr. 4.5 Počet přepravených za rok jedním řidičem v letech 2009-2013 (v tis.)	68
Obr. 4.6 Počet ujetých vozových km jedním řidičem za rok v letech 2009-2013 (v tis.).....	69

Obr. 4.7 Podíl kompenzace k daňovým příjmům města v letech 2009-2013 (v %)	70
Obr. 4.8 Výše kompenzace města na jednoho svého obyvatele na rok (v Kč)	71
Obr. 4.9 Srovnání cen základního jízdného a nákupu přímo u řidiče v roce 2015 (v Kč)	73
Obr. 4.10 Srovnání měsíčních a čtvrtletních cen jízdného v Kč (rok 2015)	73
Obr. 4.11 Efektivita vybraného jízdného v závislosti na vozových km	74
Obr. 4.12 Podíl kompenzace k celkovým nákladům v letech 2009 – 2013 (v %)	75

Seznam příloh

Příloha č. 1 – Tab. 1.1 Stav počtu obyvatel k 1. 1. 2015

Příloha č. 2 – Tab. 2.1 Počet přepravených osob (v tis. osob)

Příloha č. 3 – Tab. 2.2 Tržby za MHD (v tis. Kč)

Příloha č. 3 – Tab. 3.1 Ujeté vozové kilometry (v tis. km)

Příloha č. 3 – Tab. 3.2 Ujeté místové kilometry (v tis. km)

Příloha č. 4 - Tab. 4.1 Počet řidičů

Příloha č. 5 - Tab. 5.1 Počet a délka linek

Příloha č. 5 – Tab. 5.2 Hustota dopravní sítě

Příloha č. 6 – Tab. 6.1 Celková kompenzace poskytnutá městem (v mil. Kč)

Příloha č. 7 – Tab. 7.1 Daňové příjmy města (v tis. Kč)

Přílohy

Příloha č. 1

Tab. 1.1 Stav počtu obyvatel k 1. 1. 2015

Město	2009	2010	2011	2012	2013	průměr
Praha	1 249 026	1 249 026	1 257 158	1 241 664	1 241 664	1 247 708
Brno	371 399	371 399	371 371	378 965	378 965	374 420
Olomouc	100 362	100 362	100 233	99 529	99 529	100 003
České Budějovice	94 865	94 865	94 754	93 620	93 620	94 345
Ostrava	306 006	306 006	303 609	299 622	299 622	302 973
Hradec Králové	94 493	94 493	94 318	93 490	93 490	94 057
Plzeň	169 935	169 935	168 808	167 302	167 302	168 656
Ústí nad Labem	95 477	95 477	95 464	94 258	94 258	94 987
Opava	58 440	58 440	58 274	58 281	58 281	58 343
Karlovy Vary	51 320	51 320	5 115	50 594	50 594	41 789
Jihlava	51 222	51 222	51 154	50 669	50 669	50 987
Liberec	101 625	101 625	101 865	102 005	102 005	101 825
Zlín - Otrokovice	75 714	75 714	75 469	75 660	75 660	75 643
Pardubice	90 077	90 077	90 401	89 552	89 552	89 932

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z internetových stránek ČSÚ

Příloha č. 2.

Tab. 2.1 Počet přepravených osob (v tis. osob)

Dopravní podnik	2009	2010	2011	2012	2013	celkem	průměr
Praha	1 349 332	1 343 731	1 250 783	1 383 124	1 398 344	6 725 314	1 345 063
Brno	346 387	353 555	354 342	352 052	351 284	1 757 620	351 524
Olomouc	58 460	57 855	55 432	52 737	52 527	277 011	55 402
České Budějovice	40 279	40 215	38 493	38 091	39 048	196 126	39 225
Ostrava	105 207	102 600	101 924	96 389	93 476	499 596	99 919
Hradec Králové	37 030	37 897	37 778	35 162	34 922	182 789	36 558
Plzeň	102 252	100 885	101 900	99 154	100 593	750 810	100 957
Ústí nad Labem	51 393	51 265	51 087	47 091	45 190	246 026	49 205
Opava	11 953	11 841	11 286	10 750	10 693	56 523	11 305
Karlovy Vary	13 985	14 333	14 318	13 436	13 158	69 230	13 846
Jihlava	13 720	13 690	13 745	13 530	13 777	68 462	13 692
Liberec	29 201	35 815	32 508	32 656	43 574	173 754	34 751
Zlín - Otrokovice	35 934	35 314	35 144	32 335	31 866	170 593	34 119
Pardubice	28 419	27 744	26 296	27 178	26 204	135 841	27 168

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

Tab. 2.2 Tržby za MHD (v tis. Kč)

Dopravní podnik	2009	2010	2011	2012	2013	celkem	průměr
Praha	4 397 898	4 460 555	4 533 326	4 508 422	4 446 808	22 347 009	4 469 402
Brno	953 644	969 595	959 316	994 040	971 871	4 848 466	969 693
Olomouc	127 300	134 947	137 227	143 318	144 578	687 370	137 474
České Budějovice	130 602	131 527	126 942	129 059	126 716	644 846	128 969
Ostrava	493 763	514 077	516 081	519 873	531 156	2 574 950	514 990
Hradec Králové	119 547	121 602	120 892	120 854	133 241	616 136	123 227
Plzeň	272 592	272 845	266 841	300 097	295 826	1 408 201	281 640
Ústí nad Labem	199 577	198 358	191 073	203 278	186 939	979 225	195 845
Opava	51 530	53 494	52 091	50 476	48 971	256 562	51 312
Karlovy Vary	65 223	67 960	62 837	65 174	63 728	324 922	64 984
Jihlava	51 613	54 312	53 530	50 232	47 862	257 549	51 510
Liberec	162 047	192 460	190 552	192 236	202 133	939 428	187 886
Zlín - Otrokovice	108 722	108 262	106 138	119 506	118 952	561 580	112 316
Pardubice	119 917	120 512	118 670	119 280	117 199	595 578	119 116

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv DP a z výročních zpráv SDPČR

Příloha č. 3

Tab 3.1 Ujeté vozové kilometry (v tis. km)

Dopravní podnik	2009	2010	2011	2012	2013	celkem	průměr
Praha	112 866	112 727	114 868	113 474	108 791	562 726	112 545
Brno	40 867	38 373	38 324	38 118	36 411	192 093	38 419
Olomouc	6 191	6 162	6 111	5 902	6 142	30 508	6 102
České Budějovice	6 019	5 733	5 649	5 673	5 612	28 686	5 737
Ostrava	34 036	34 054	34 008	33 773	32 214	168 085	33 617
Hradec Králové	6 413	6 307	6 212	6 242	6 154	31 328	6 266
Plzeň	15 068	15 036	15 078	15 102	15 071	75 355	15 071
Ústí nad Labem	7 711	7 249	7 274	7 347	7 227	36 808	7 362
Opava	3 126	3 134	3 072	3 046	2 996	15 374	3 075
Karlovy Vary	2 850	2 739	2 731	2 624	2 565	13 509	2 702
Jihlava	2 826	2 812	2 821	2 821	2 862	14 142	2 828
Liberec	6 889	8 709	8 262	8 648	7 787	40 295	8 059
Zlín - Otrokovice	4 838	4 815	4 823	4 812	4 789	24 077	4 815
Pardubice	5 812	5 725	5 691	5 721	5 706	28 655	5 731

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

Tab. 3.2 Ujeté místové kilometry (v tis. km)

Dopravní podnik	2009	2010	2011	2012	2013	celkem	průměr
Praha	4 397 898	4 460 555	4 533 326	4 508 422	4 446 808	22 347 009	4 469 402
Brno	953 644	969 595	959 316	994 040	971 871	4 848 466	969 693
Olomouc	127 300	134 947	137 227	143 318	144 578	687 370	137 474
České Budějovice	130 602	131 527	126 942	129 059	126 716	644 846	128 969
Ostrava	493 763	514 077	516 081	519 873	531 156	2 574 950	514 990
Hradec Králové	119 547	121 602	120 892	120 854	133 241	616 136	123 227
Plzeň	272 592	272 845	266 841	300 097	295 826	1 408 201	281 640
Ústí nad Labem	199 577	198 358	191 073	203 278	186 939	979 225	195 845
Opava	51 530	53 494	52 091	50 476	48 971	256 562	51 312
Karlovy Vary	65 223	67 960	62 837	65 174	63 728	324 922	64 984
Jihlava	51 613	54 312	53 530	50 232	47 862	257 549	51 510
Liberec	162 047	192 460	190 552	192 236	202 133	939 428	187 886
Zlín - Otrokovice	108 722	108 262	106 138	119 506	118 952	561 580	112 316
Pardubice	119 917	120 512	118 670	119 280	117 199	595 578	119 116

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

Příloha č. 4

Tab. 4.1 Počet řidičů

Dopravní podnik	2009	2010	2011	2012	2013	průměr
Praha	4 257	4 175	4 231	4 207	4 126	4 199
Brno	1 437	1 398	1 386	1 375	1 341	1 387
Olomouc	249	240	233	255	234	242
České Budějovice	222	199	187	187	190	197
Ostrava	1 005	994	1 016	1 026	1 008	1 010
Hradec Králové	237	234	229	226	225	230
Plzeň	558	565	576	570	563	566
Ústí nad Labem	286	255	250	253	256	260
Opava	118	118	116	115	116	117
Karlovy Vary	126	125	148	148	117	133
Jihlava	95	97	95	94	99	96
Liberec	269	248	225	169	164	215
Zlín - Otrokovice	189	187	182	184	184	185
Pardubice	215	196	192	189	189	196

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

Příloha č. 5

Tab. 5.1 Počet a délka linek

Dopravní podnik	počet linek				délka linek (km)			
	tramvaj	trolejbus	autobus	celkem	tramvaj	trolejbus	autobus	celkem
Praha	31		148	179	520		1 678	2 198
Brno	11	13	50	74	121	99	711	931
Olomouc	7		23	30	39		284	323
České Budějovice		8	13	21		66	155	221
Ostrava	16	12	53	81	220	103	677	1 000
Hradec Králové		5	25	30		36	287	323
Plzeň	3	9	33	45	24	79	438	541
Ústí nad Labem		11	23	34		114	373	487
Opava		11	14	25		63	140	203
Karlovy Vary			21	21			314	314
Jihlava		5	9	14		37	71	108
Liberec	4		69	73	35		593	628
Zlín - Otrokovice		13	14	27		109	137	246
Pardubice			20	20		158	406	564

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR

Tab. 5.2 Hustota dopravní sítě

Město	Délka linek MHD (km)	Katastrální výměra (km ²)	Hustota dopravní sítě (km/km ²)
Praha	2 198	1 056,73	2,08
Brno	931	235,69	3,95
Olomouc	302	103,33	2,92
České Budějovice	221	55,60	3,91
Ostrava	1 059	214,22	4,94
Hradec Králové	314,3	105,61	2,98
Plzeň	472	137,67	3,43
Ústí nad Labem	487	93,95	5,18
Opava	203	90,61	2,24
Karlovy Vary	314	59,10	5,31
Jihlava	107	87,85	1,22
Liberec	619	137,49	4,50
Zlín - Otrokovice	235,4	122,44	1,92
Pardubice	587,8	77,71	7,56

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR.

Příloha č. 6:

Tab. 6.1 Celková kompenzace poskytnutá městem (v mil. Kč)

Dopravní podnik	2009	2010	2011	2012	2013	průměr
Praha	9 448	9 750	11 219	10 733	10 930	10 416
Brno	1 225	1 343	1 666	1 733	1 744	1 542
Olomouc	184	172	175	193	222	189
České Budějovice	215	205	202	202	201	205
Ostrava	1 067	1 022	1 025	1 083	1 070	1 053
Hradec Králové	146	148	151	159	162	153
Plzeň	648	690	742	743	766	718
Ústí nad Labem	195	215	216	219	216	212
Opava	59	57	57	68	70	62
Karlovy Vary	64	65	69	70	69	67
Jihlava	57	57	59	59	56	58
Liberec	250	306	296	282	283	283
Zlín - Otrokovice	97	97	97	105	108	101
Pardubice	140	135	142	144	144	141

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z výročních zpráv SDPČR.

Příloha č. 7:

Tab. 7.1 Daňové příjmy města (v tis. Kč)

Město	2009	2010	2011	2012	2013	průměr
Praha	39 478 792	41 485 034	41 491 494	41 915 420	42 779 639	41 430 076
Brno	7 649 532	7 489 353	7 585 833	7 820 373	8 081 897	7 725 398
Olomouc	1 329 180	1 337 615	1 313 544	1 318 489	1 385 496	1 336 865
České Budějovice	1 127 347	1 153 836	1 109 642	1 179 336	1 248 334	1 163 699
Ostrava	6 813 539	6 030 344	6 059 528	6 118 580	6 521 857	6 308 770
Hradec Králové	1 185 073	1 241 221	1 229 563	1 316 584	1 391 280	1 272 744
Plzeň	3 306 547	3 425 752	3 395 271	3 589 570	3 505 085	3 444 445
Ústí nad Labem	1 110 665	1 129 931	1 141 285	1 195 420	1 244 055	1 164 271
Opava	673 982	707 859	679 319	695 563	758 865	690 639
Karlovy Vary	653 117	644 108	654 059	673 671	765 845	678 160
Jihlava	618 531	611 622	595 640	626 977	663 229	623 200
Liberec	1 277 415	1 204 192	1 182 053	1 291 837	1 341 992	1 259 498
Zlín - Otrokovice	880 515	913 555	893 451	939 905	992 813	924 048
Pardubice	1 135 483	1 173 058	1 160 770	1 165 146	1 236 993	1 174 290

Zdroj: Vlastní zpracování dle dat z monitoru. ARISwebu – portály MFČR.